TEST 7 GIORNI SU 7 **Dacia Jogger Hybrid 140** in viaggio con la famiglia

AUTOMOBILISMO

NUMERO 2 • FEBBRAIO 2024 • MENSILE • ANNO 40 • 5,50 EURO • AUTOMOBILISMO.IT

CES di Las Vegas

IL SALONE dell'Intelligenza Artificiale

Passione

ALPINE A 110 GT Inno alla guida

Prova

HYUNDAI KONA HEV N LINE L'ibrido che non ti aspetti

VOLKSWAGEN GOLF

Festeggia 50 anni rinnovando il mito **GTI**

Anteprima

NUOVA FORD KUGA

Addio al motore diesel

ISSN 0394-0128
p.i 07/02/2024

Audi Q8. Consumo di carburante (l/100 km) ciclo combinato (WLTP): 8,1 - 11,3.
Emissioni CO_2 (g/km) ciclo combinato (WLTP): 213 - 257.

I valori indicativi relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO_2 e/o, in caso di modello ibrido plug-in, al consumo di energia elettrica, sono rilevati dal Costruttore in base al metodo di omologazione WLTP (Regolamento UE 2017/1151 e successive modifiche e integrazioni). I valori di emissioni CO_2 nel ciclo combinato sono rilevanti ai fini della verifica dell'eventuale applicazione della Ecotassa/Ecobonus, e relativo calcolo. Eventuali equipaggiamenti e accessori aggiuntivi, lo stile di guida e altri fattori non tecnici, possono modificare i predetti valori. Per ulteriori informazioni sui predetti valori, vi invitiamo a rivolgervi alle Concessionarie Audi e a consultare il sito audi.it. È disponibile gratuitamente presso ogni Concessionaria una guida relativa al risparmio di carburante e alle emissioni di CO_2, che riporta i valori inerenti a tutti i nuovi modelli di veicoli.

Cogito ergo sum

Nelle prossime pagine troverete un ampio resoconto del CES (Consumer Electronics Show) di Las Vegas, quello che banalmente ho sempre definito il Salone dell'elettronica, nonché la vetrina delle innovazioni che vedremo in futuro, non solo in campo automobilistico. Non voglio anticipare nulla, anzi "spoilerare" come recita il lessico giovanile, ma nell'articolo scritto dal collega Andrea Brambilla troverete un'infinità di volte la parola Intelligenza Artificiale, che è stato poi il tema dominante dell'edizione 2024.

Si parla di Intelligenza Artificiale nei sistemi di navigazione per semplificare i viaggi, nelle fabbriche per ottimizzare la produzione, e ridurre i posti di lavoro aggiungerei, nei trasporti per consegnare i pacchi a domicilio e nella domotica per gestire la propria casa da remoto, incluse le pulizie affidate a un fedele robot pronto a soddisfare ogni tipo di richiesta. Questi sono solo alcuni dei tasselli che compongono un enorme puzzle dalla forma ancora non molto ben delineata ma piuttosto inquietante dal mio punto di vista.

Va bene tutto, ma quando ho letto che durante un viaggio si potrà dialogare con l'automobile, pronta a rispondere ai più svariati quesiti, mi sono reso conto che forse stiamo andando un po' oltre il limite del buonsenso. Già mi preoccupa vedere oggi i giovani curvi sullo schermo dei propri smartphone, sempre più immersi nel mondo virtuale e distanti da quello reale, figuriamoci una società in cui i rapporti umani saranno sempre meno e sempre più sorvegliati dall'occhio del "Grande Fratello" che studia le nostre abitudini e comportamenti con l'intento di migliorare la qualità della nostra vita.

Sarà poi davvero così? Io non ne sono affatto convinto, perché ciò che differenzia l'essere umano da un robot è proprio quella componente non riconducibile alla razionalità, del resto la nostra quotidianità è (per fortuna) fatta anche di sentimenti, rapporti umani e tutti quegli aspetti che non possono essere risolti da una complessa elaborazione di dati, operazione che sicuramente un computer è già oggi in grado di svolgere meglio e più rapidamente di noi. Quanto sarebbe noioso un mondo in cui tutto è previsto, calcolato e programmato, con lo spazio per la creatività praticamente ridotto a zero? Un po' come quelle auto che rasentano la perfezione: velocissime, perfettamente bilanciate e talmente incollate a terra da voler quasi sfidare le leggi della fisica.

Peccato che poi, superato un determinato limite, perdono bruscamente aderenza e talvolta finiscono fuori strada senza che tu neanche abbia il tempo di capire cosa sia successo. Nel dubbio che questo accada anche nella vita di tutti i giorni, preferisco restare fedele all'intelligenza umana piuttosto che affidarmi a quella artificiale, nonostante nell'articolo AI (Artificial Intelligence) sia sempre scritto in maiuscolo.

Fabio Suvero

febbraio 2024

AUTOMOBILISMO

SOMMARIO
febbraio 2024

14

44

60

68

82

86

102

118

126

150

166

AUTOMOBILISMO 2

FEBBRAIO 2024
MENSILE - ANNO 40

Via Polonia, 7 | 20157 Milano
Tel 02 40 32 11 00
redazione@automobilismo.it
www.automobilismo.it

DIRETTORE RESPONSABILE
Federico Aliverti

CAPOREDATTORE
Fabio Suvero

HANNO COLLABORATO
Andrea Brambilla
Marco Gualdani
Leonardo Luccarelli
Alberto Motti

FOTOGRAFI
Alberto Cervetti
Beppe Vertemati
Cristina Pertile
Thomas Maccabelli

PROGETTO GRAFICO E IMPAGINAZIONE
Andrea Prati

COORDINAMENTO TECNICO
Alberto Origgi

Stampa: TIBER Spa - Via della Volta, n. 179 - 25124 Brescia Distributore: SO.DI.P., via Bettola 18, 20092 Cinisello Balsamo (Milano), tel. 02/660301.
Distributore per l'estero: SO.DI.P. SpA, via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo(MI) - Tel +3902/66030400, FAX +3902/66030269 e-mail: sies@sodip.it - www.siesnet.it Poste Italiane Spa - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1, LO/MI .

Iscrizione al ROC n. 35102 del 01/10/2020

Amministratore unico - Noemi Tedeschi
Direttore Generale - Enzo Lucibello

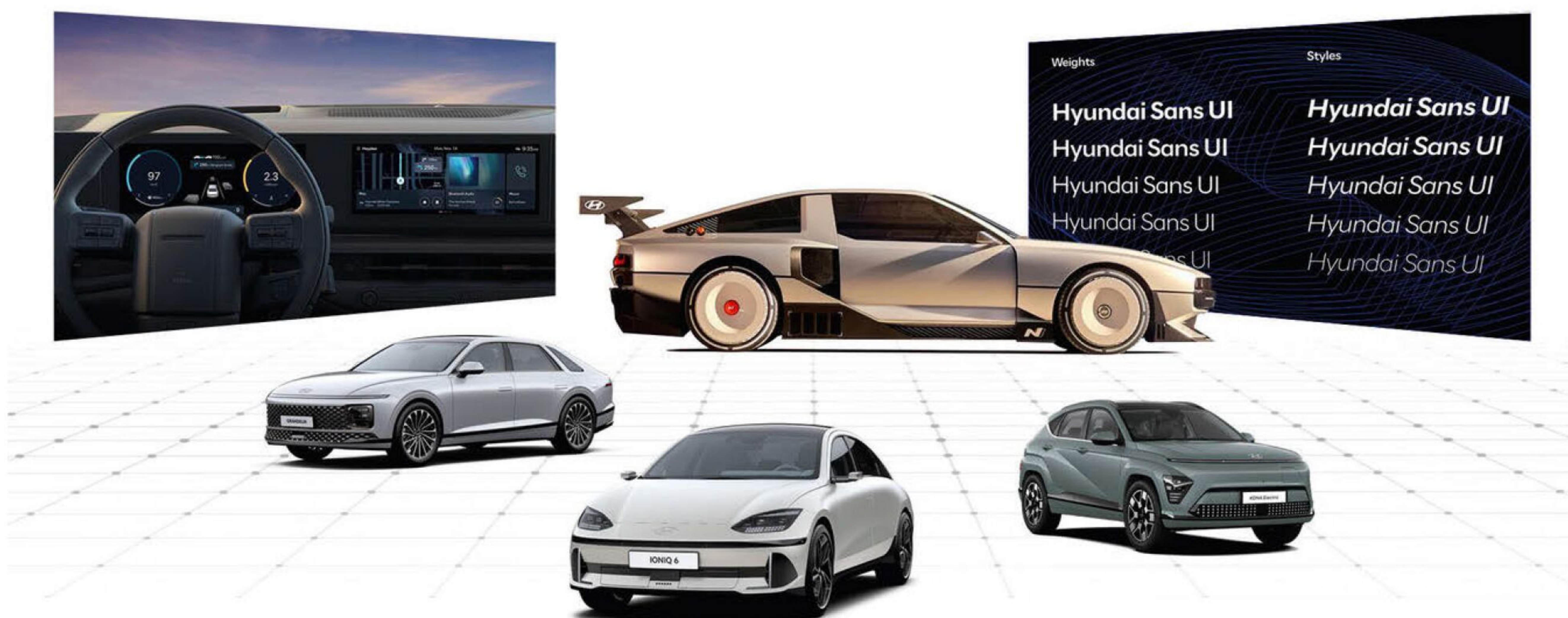
BMW M HA CONSEGNATO PIÙ DI 200.000 AUTO IN UN ANNO

Con un nuovo record di 202.530 auto ad alte prestazioni vendute, è proseguito il trend di crescita degli ultimi anni del reparto M di BMW. Si tratta di un aumento del 14,3 percento rispetto all'anno precedente, dovuto in buona parte al successo della i4 M50 completamente elettrica, che si conferma il modello più apprezzato. La BMW M3 Berlina è invece la sportiva ad alte prestazioni più venduta al mondo del marchio, che quest'anno presenterà anche la nuova M5, disponibile sia con carrozzeria berlina che Touring. Prevista anche la nuova edizione della M4 CS, con potenza del motore aumentata e peso ridotto.

GIOVANNI PEROSINO, NUOVO GLOBAL CHIEF MARKETING OFFICER DI **MASERATI**

Maserati annuncia l'arrivo di Giovanni Perosino come nuovo global Chief Marketing Officer. Il leadership team della Casa del Tridente si arricchisce così di una nuova figura dal forte legame con il mondo dell'auto, dove in passato ha già raggiunto importanti traguardi e ricoperto ruoli di rilievo.

KIA FIRMA UN PROTOCOLLO D'INTESA CON UBER

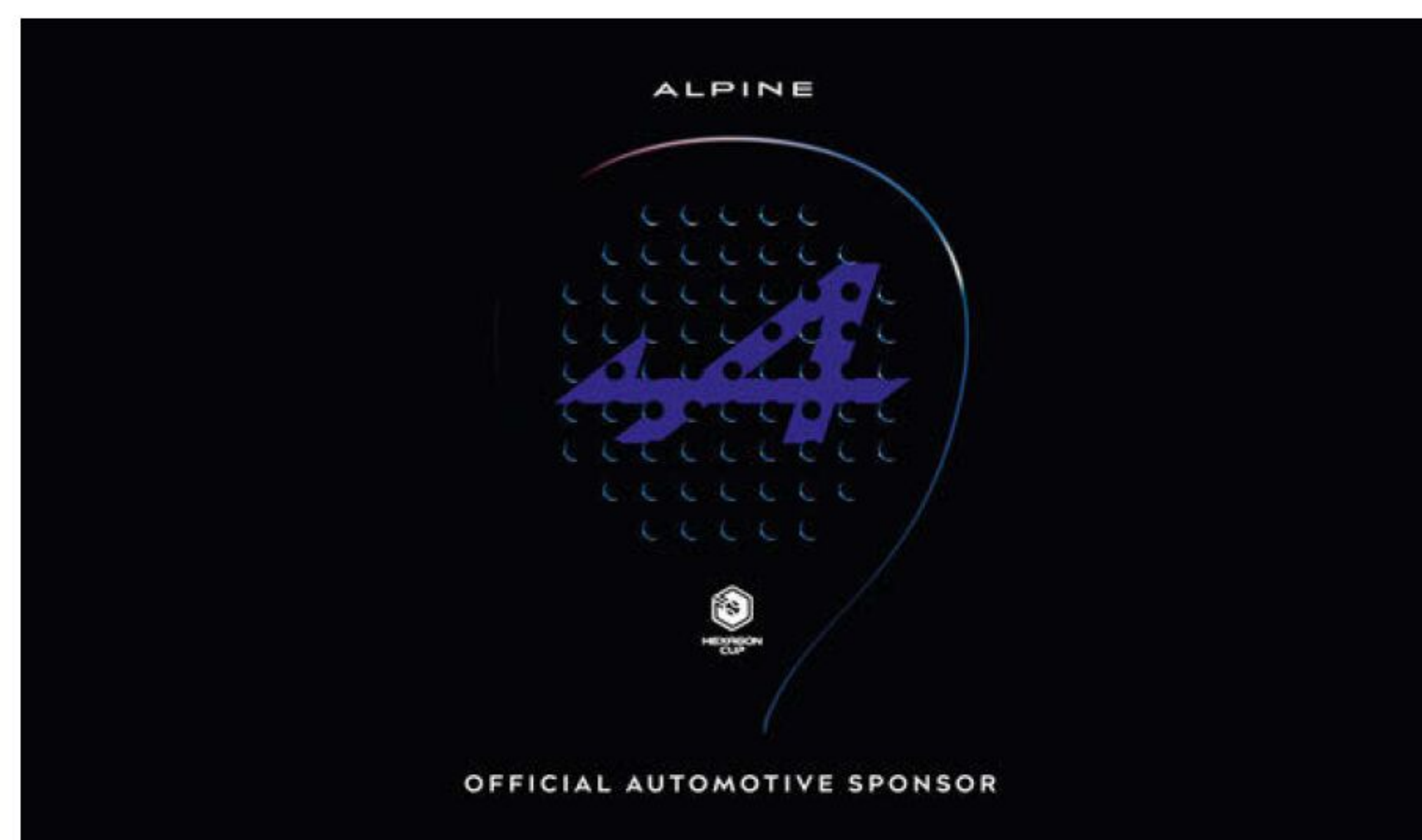
Kia Corporation e Uber hanno siglato un Memorandum of Understanding (MoU) che impegna le due aziende a collaborare in un piano di sviluppo e di implementazione dei PBV. L'obiettivo è di arricchire l'offerta di veicoli elettrici sulla piattaforma di mobilità di Uber e supportare il leader globale del ride hailing nel raggiungimento del traguardo di zero-emission entro il 2040. Nell'ambito della partnership, Kia fornirà PBV ottimizzati per conducenti e flotte come parte del programma "Platform Beyond Vehicle", strategia specifica del brand in tema di mobilità PBV. L'attività nel settore dei PBV sarà inizialmente fondata sull'introduzione di un nuovissimo veicolo modulare, denominato PV5, con altre versioni pronte al lancio, tra cui: PV5 High Roof, PV5 Van, PV5 Chassis Cab, PV5 robotaxi e PV5 Pickup.

HYUNDAI PREMIATA AI GOOD DESIGN AWARDS 2023

La Casa coreana è stata nuovamente premiata per la sua visione innovativa nell'ambito del design, aggiudicandosi sei riconoscimenti ai Good Design Awards 2023 negli Stati Uniti, di cui quattro nella categoria "Transportation" e due nella categoria "Interactive Media". Nel primo caso, i progetti selezionati sono stati Ioniq 6, Grandeur, Kona e il concept N Vision 74, mentre il secondo riconoscimento riguarda il sistema di infotainment "Seon", Connected Car Navigation Cockpit (ccNC) e il font "Hyundai Sans UI", progettato esclusivamente per la mobilità.

SIXT E **STELLANTIS**: UN ACCORDO PER L'ACQUISTO DI 250.000 VEICOLI

Il fornitore di servizi premium di mobilità Sixt e Stellantis hanno raggiunto un accordo in base al quale Sixt potrebbe acquistare fino a 250.000 veicoli per la sua flotta di noleggio in Europa e in Nord America nei prossimi tre anni. Le prime consegne avverranno già nel corso del primo trimestre del 2024 e proseguiranno durante l'anno. I clienti Sixt potranno così beneficiare di un'ampia gamma di veicoli, tra cui Alfa Romeo, Chrysler, Citroën, Dodge, DS Automobiles, Fiat, Jeep, Lancia, Opel, Peugeot, Ram, Vauxhall e Maserati. La fornitura comprenderà un'ampia gamma di segmenti, dalle city car ai SUV, ai furgoni e minivan (compresi quelli a 7 e 9 posti), oltre a un'ampia scelta di tipologie di motorizzazione (inclusi i veicoli elettrici a batteria).

ALPINE ANCORA SPONSOR NEL PADEL

Il marchio Alpine prosegue il suo investimento nel padel, uno sport dinamico e spettacolare, in linea con il DNA della marca. Nell'ambito della nuova partnership, Alpine ha beneficiato di molteplici attività e di una grande visibilità al Madrid Arena (Spagna). Il logo Alpine è stato infatti presente sui bordi delle reti dei campi principali, mentre la show-car Alpine A290_ß è stata esposta per tutta la durata del torneo, che si è svolta dal 31 gennaio al 4 febbraio 2024. Infine, uno stand dedicato alla marca, identificabile grazie all'esposizione di una Alpine A110, ha accolto il pubblico nella sede dell'evento.

FERRARI RICEVE ANCORA LA TOP EMPLOYER ITALIA

Ferrari ha ricevuto per il quinto anno consecutivo la certificazione Top Employer Italia, assegnata alle aziende nazionali che si distinguono per le politiche e le strategie adottate nel campo delle Risorse Umane. L'ente certificatore ha analizzato oltre 350 best practice che contribuiscono al miglioramento dell'ambiente di lavoro, identificando in particolare le iniziative della Casa di Maranello mirate a rafforzare la cultura aziendale, la parità di genere e il sostegno alla genitorialità.

RENAULT IMPEGNATA NELLA DEMOCRATIZZAZIONE DEL TENNIS

Diventata premium partner del Torneo Roland-Garros nel 2022, Renault comincia il 2024 completando l'elenco dei suoi Ambasciatori ai massimi livelli del tennis professionistico con Diane Parry e Casper Ruud, che si aggiungono a Félix Auger-Aliassime, Diede de Groot e Luca Van Assche. I cinque Ambasciatori di Renault incarnano i valori e l'immagine della marca nella pratica del tennis di alto livello. Il loro ruolo è sostenere Renault nelle iniziative per promuovere l'accesso alla pratica sportiva, in particolare grazie al programma Give Me 5. I cinque giocatori rappresenteranno Renault agli Australian Open, primo torneo del Grande Slam dell'anno.

LAMBORGHINI HA CELEBRATO IL V10 CON UN TOUR LUNGO L'APPENNINO TOSCO EMILIANO

Nella cornice dei colori autunnali, la gamma Huracán attualmente in produzione ha percorso le strade appenniniche da Bologna a Forte dei Marmi: una guida celebrativa del V10 Lamborghini e del modello che ha raggiunto eccellenti traguardi di vendita. Nei suoi dieci anni di vita, le vendite superano infatti le 25.000 unità: un risultato destinato a migliorare con la produzione 2024, già completamente allocata. Come definito dalla strategia Cor Tauri, Huracán sarà in seguito sostituita da una supersportiva con tecnologia ibrida.

VOLVO FORNIRÀ 300 EX30 PER IL CAR SHARING

Volvo Car Italia fornirà 300 nuove EX30 full electric al servizio di car sharing Corrente del Gruppo Tper, azienda leader nel settore della mobilità in Emilia-Romagna una scelta a favore della diffusione della mobilità elettrica in Italia.
Le 300 nuove EX30 saranno su strada e a disposizione quindi degli utenti del servizio di car sharing a partire dalla prossima primavera.

Le tedesche si rifanno il trucco

AUDI **Q7**

Dopo il restyling del 2019, Q7 si ripropone con un facelift contraddistinto dal single frame ottagonale ridisegnato e corredato di una nuova griglia, con inserti verticali a goccia per le versioni d'ingresso e Business Advanced, ad L invece per S line edition ed SQ7 TFSI. Ampliate le prese d'aria, mentre i proiettori a LED Audi Matrix HD con spot laser sono stati ridisegnati, così come i gruppi ottici posteriori con tecnologia OLED.
Al lancio, nuova Audi Q7 è proposta con due motori diesel e uno a benzina, tutti 3 litri V6 mild-hybrid. Q7 45 TDI eroga 231 CV e 500 Nm di coppia, accelera da 0 a 100 km/h in 7,1" e raggiunge 226 km/h, mentre per la Q7 50 TDI i dati sono 286 CV, 600 Nm, da 0 a 100 km/h in 6,1" e 241 km/h.
Il 3.0 turbo benzina della 55 TFSI sviluppa 340 CV e 500 Nm di coppia, per uno 0-100 km/h coperto in 5,6 secondi e una velocità massima autolimitata di 250 km/h. La versione plug-in hybrid arriverà a giugno.

BMW **M3** E **M4**

Le nuove M4 si riconoscono invece per il nuovo disegno delle prese d'aria anteriori e per le luci diurne LED caratterizzate da due elementi verticali per lato. Inediti i fari a forma di boomerang, con di serie la tecnologia LED o Matrix ed elementi interni blu.
Al posteriore spiccano invece i gruppi ottici con tecnologia laser e firma luminosa 3D in stile M4 CSL. Volante ridisegnato e tagliato nella parte inferiore e plancia con BMW Curved Display definiscono invece l'interno, con schermo da 14,9 pollici per l'infotainment, dotato di sistema operativo 8.5. Il sei cilindri in linea Bmw TwinPower Turbo viene declinato in tre livelli di potenza. Si parte dalla variante con 480 CV, la trazione posteriore e il cambio manuale a sei marce, per poi passare alla Competition da 510 CV equipaggiata con trasmissione automatica a 8 rapporti. Il top di gamma è la Competition xDrive, a trazione integrale, con potenza massima di 530 CV e 650 Nm di coppia, il tutto per un'accelerazione da 0 a 100 km/h coperta in 3,5 secondi (3,7" per la cabrio) e una velocità massima di 250 km/h. Optando per il pacchetto opzionale M Driver's, la velocità massima viene innalzata fino a toccare 290 km/h.

DACIA HA DIFFUSO IL LISTINO DELLA NUOVA DUSTER

Dopo aver mostrato le prime immagini della nuova Duster, Dacia ha diffuso il listino, che prevede 4 allestimenti (Essential, Expression, Extreme e Journey), 3 motorizzazioni, 2 tipi di trazione e 2 trasmissioni, per un totale di 12 combinazioni possibili. I prezzi partono dai 19.700 della 1.0 Eco-G 100 Essential per arrivare ai 27.900 euro della Hybrid 140 in allestimento Extreme. Sotto, il listino completo:

Versione	Prezzo
Eco-G 100 Essential	**19.700 €**
Eco-G 100 Expression	**21.400 €**
Tce 130 Expression	**22.900 €**
Tce 130 4x4 Expression	**25.400 €**
Hybrid 140 Expression	**26.400 €**
Eco-G 100 Journey	**22.900 €**
Tce 130 Journey	**24.400 €**
Hybrid 140 Journey	**27.900 €**
Eco-G 100 Extreme	**22.900 €**
Tce 130 Extreme	**24.400 €**
Tce 130 4x4 Extreme	**26.900 €**
Hybrid 140 Extreme	**27.900 €**

PEUGEOT 208 HYBRID

Oltre che in versione elettrica e benzina, la nuova 208 è ora offerta ora anche con tecnologia ibrida. Sono due le versioni: Hybrid 48V da 100 CV (74 kW) e 136 CV (100 kW), entrambe abbinate a un nuovo cambio elettrificato a doppia frizione a 6 rapporti che incorpora un motore elettrico da 28 CV (21 kW). Grazie a una batteria che si ricarica durante la guida, questa tecnologia offre una coppia aggiuntiva ai bassi regimi e una riduzione fino al 15% del consumo di carburante rispetto all'equivalente a benzina. Nella guida urbana, il sistema ibrido a 48 V può funzionare per oltre il 50% del tempo in modalità elettrica al 100% a emissioni zero. La nuova 208 Active Hybrid 100 e-DCS6 è offerta a partire da 110 euro/mese per 30.000 km, mentre il listino parte da 23.820 euro.

HYUNDAI KONA ELECTRIC N-LINE

L'allestimento sportivo N-Line è ora disponibile anche per la Kona 100% elettrica, la prima Hyundai alla spina dotata di questo apprezzato pacchetto estetico. Che si riconosce dai paraurti dedicati sia all'anteriore che al posteriore, dalle minigonne laterali e dagli esclusivi cerchi da 19 pollici. L'abitacolo propone invece sedili sportivi con logo N Line e le cuciture rosse a contrasto, tinta utilizzata anche per nobilitare volante e plancia. La produzione è iniziata questo mese, mentre le prime consegne sono previste in primavera.

JEEP WAGONEER S

Un fulmine a ciel sereno nel vero senso della parola: Jeep ha annunciato la nuova Wagoneer S, offerta solo in configurazione full-electric e caratterizzata da prestazioni monstre: 600 CV di potenza massima e 3,5 secondi per accelerare d 0 a 100 km/h. Il suo design, guidato dall'efficienza aerodinamica, è caratterizzato da una nuova griglia a sette feritoie esclusiva del marchio Jeep, illuminata a LED. Sarà venduta negli Stati Uniti nell'autunno del 2024 e successivamente nei mercati chiave di tutto il mondo.

FORD TOURNEO COURIER

Il nuovo urban activity vehicle unisce lo stile di un SUV con la praticità di una vettura compatta, adatta per la città, ma che può ospitare comodamente fino a cinque persone con ampio spazio per i bagagli. Il nuovo design ha consentito infatti di incrementare del 44% la capacità del vano bagagli, oltre allo spazio per le spalle e la testa dei passeggeri posteriori. Il motore a benzina EcoBoost di 1.0 litri eroga una potenza massima di 125 CV, ovvero il 25% di potenza in più rispetto al modello precedente, mentre in alternativa al cambio manuale a 6 marce è offerto anche l'automatico a doppia frizione a 7 rapporti. Sarà disponibile anche nella versione 100% elettrica E-Tourneo Courier, che completerà la gamma e sarà ordinabile nell'ultimo trimestre dell'anno.

ALFA ROMEO MILANO

Il nuovo SUV compatto elettrico marchiato Alfa Romeo sarà presentato ufficialmente a Milano il 10 aprile. Intanto prosegue lo sviluppo presso lo storico Centro Prove di Balocco (VC), con la squadra di ingegneri italiani che si è occupata di progetti speciali come la 4C, la 8C, Giulia e Stelvio Quadrifoglio e la Giulia GTA. Tra i protagonisti del team troviamo Domenico Bagnasco, responsabile validazione della sintesi dinamica del veicolo, il capo del progetto Stefano Cereda e Luigi Domenichelli, ingegnere italiano con il compito di integrare e validare tutti i sottosistemi veicolo.

CODICE DELLA STRADA

Andamento lento

Tra un rinvio e l'altro, prosegue l'iter dei nuovi articoli del Codice della Strada. Ecco i principali emendamenti promossi dalla Commissione Trasporti della Camera. Per il rinnovo completo i tempi saranno più lunghi del previsto

di Alberto Motti

Mentre la politica si accapiglia sui nuovi limiti di velocità di Bologna, diventata "città 30", alla Camera, tra un rinvio e l'altro, prosegue l'analisi degli emendamenti sulle modifiche all'attuale Codice della Strada. Per il rinnovo completo del Codice, invece, i tempi si dilatano rispetto a quanto promesso lo scorso anno: difficilmente lo vedremo in vigore prima dell'estate 2025. Le norme in esame presso la Commissione Trasporti che hanno ricevuto parere favorevole da parte del Governo avranno poi buona probabilità di essere approvate in aula, anche se, essendo il parlamento sovrano, non ce n'è la certezza.

Sì all'inasprimento delle sanzioni per guida sotto l'effetto di alcool o droghe

Il Governo ha dato parere favorevole all'inasprimento delle sanzioni per guida sotto l'effetto di alcool o droghe: i condannati per guida in stato di ebbrezza, quindi con un minimo di 0,8 g/l di alcool nel sangue (tra 0,5 e 0,79 c'è una multa, ma non è reato), avranno sulla patente il codice europeo 68, che indica il divieto assoluto di bere prima di guidare in tutta l'Unione per un minimo di due anni, ovviamente a partire dalla restituzione della patente dopo la sospensione. Prevista l'introduzione dell'alcolock, l'etilometro di bordo che blocca il motore del veicolo se si ha bevuto. Per la droga, si passa da "guida sotto gli effetti di sostanze" a "guida dopo l'assunzione di sostanze": questo permetterà il

ritiro della patente dopo il drug test preliminare, in attesa degli esiti degli esami.
Disco verde da parte del governo anche alla sospensione breve della patente (una o due settimane) per chi commette infrazioni gravi avendo meno di 20 punti sulla patente (il 2,5% dei titolari di permesso di guida) come, per esempio, l'eccesso di velocità (a partire da oltre 10 km/h sopra il limite), la guida contromano, la mancata precedenza e l'utilizzo del telefono mentre si guida.
Parere positivo anche per la norma che allunga la condizione di neopatentato da uno a tre anni, con tutte le limitazioni che ne conseguono: divieto assoluto di bere prima di guidare e raddoppio dei punti persi a ogni infrazione.
Infine, confermato anche l'articolo che premia con due punti sulla futura patente gli studenti che seguono corsi extracurriculari (pomeridiani) di educazione stradale. L'educazione stradale è prevista anche nell'orario ordinario come parte della materia Educazione civica, anche se, purtroppo, a volte viene trascurata.
Il Governo non ha espresso pareri, lasciando esplicitamente alla scelta delle Camere, sui 150 km/h in autostrada, norma cara al ministro Salvini.

Il Governo non ha espresso pareri sui 150 km/h in autostrada

Assicurazioni

Riforma RC Auto, tutto tace

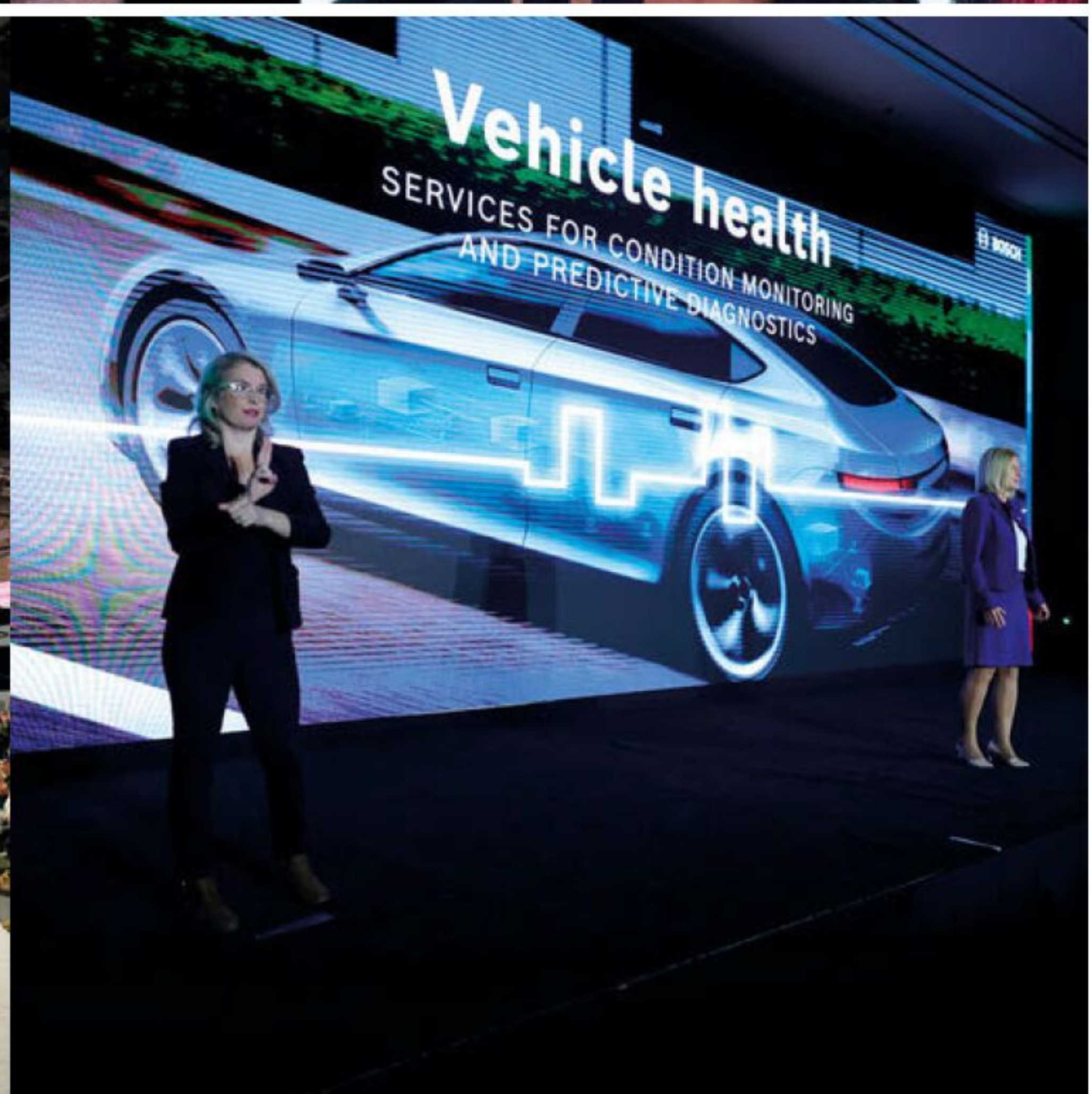
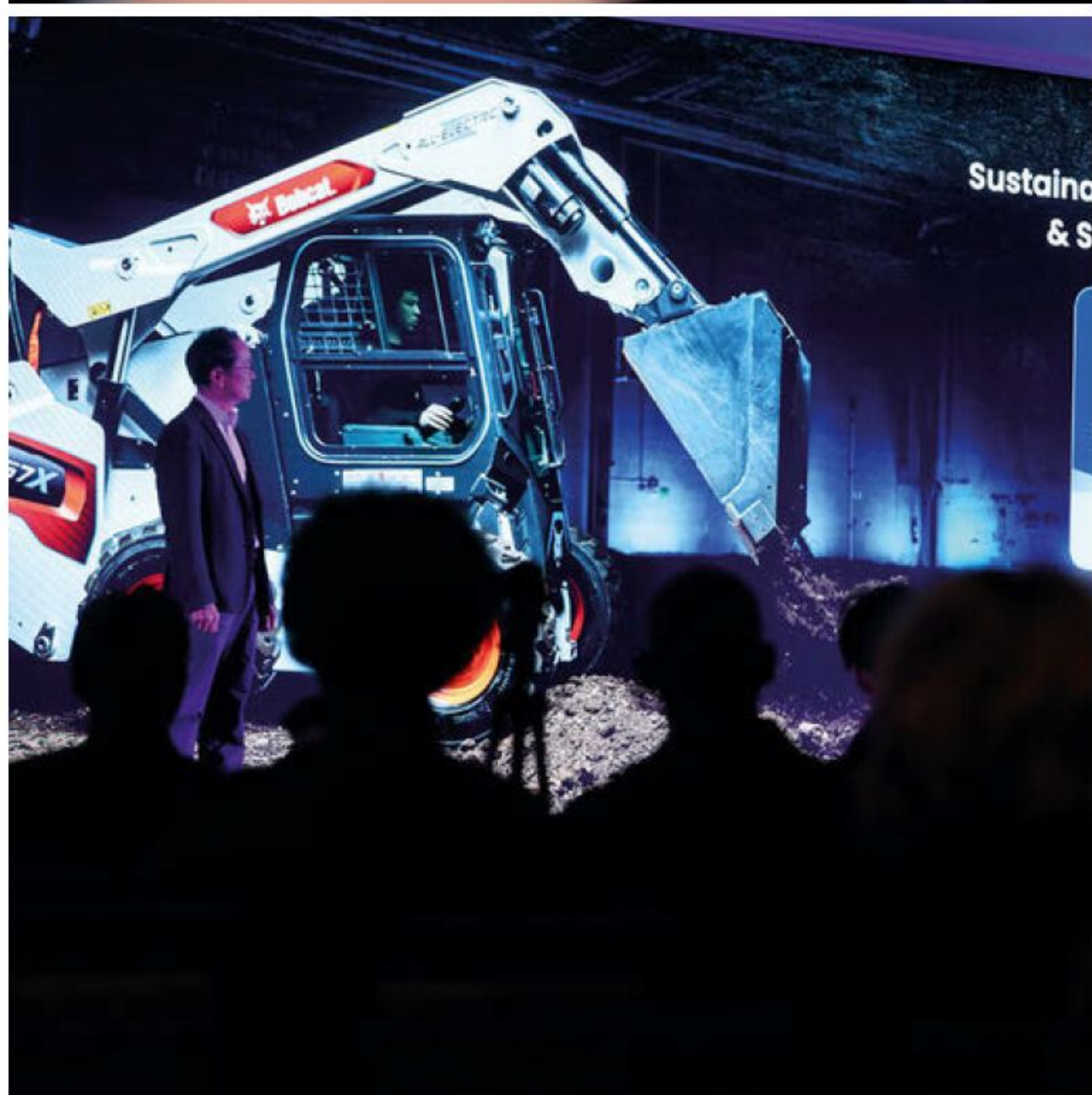
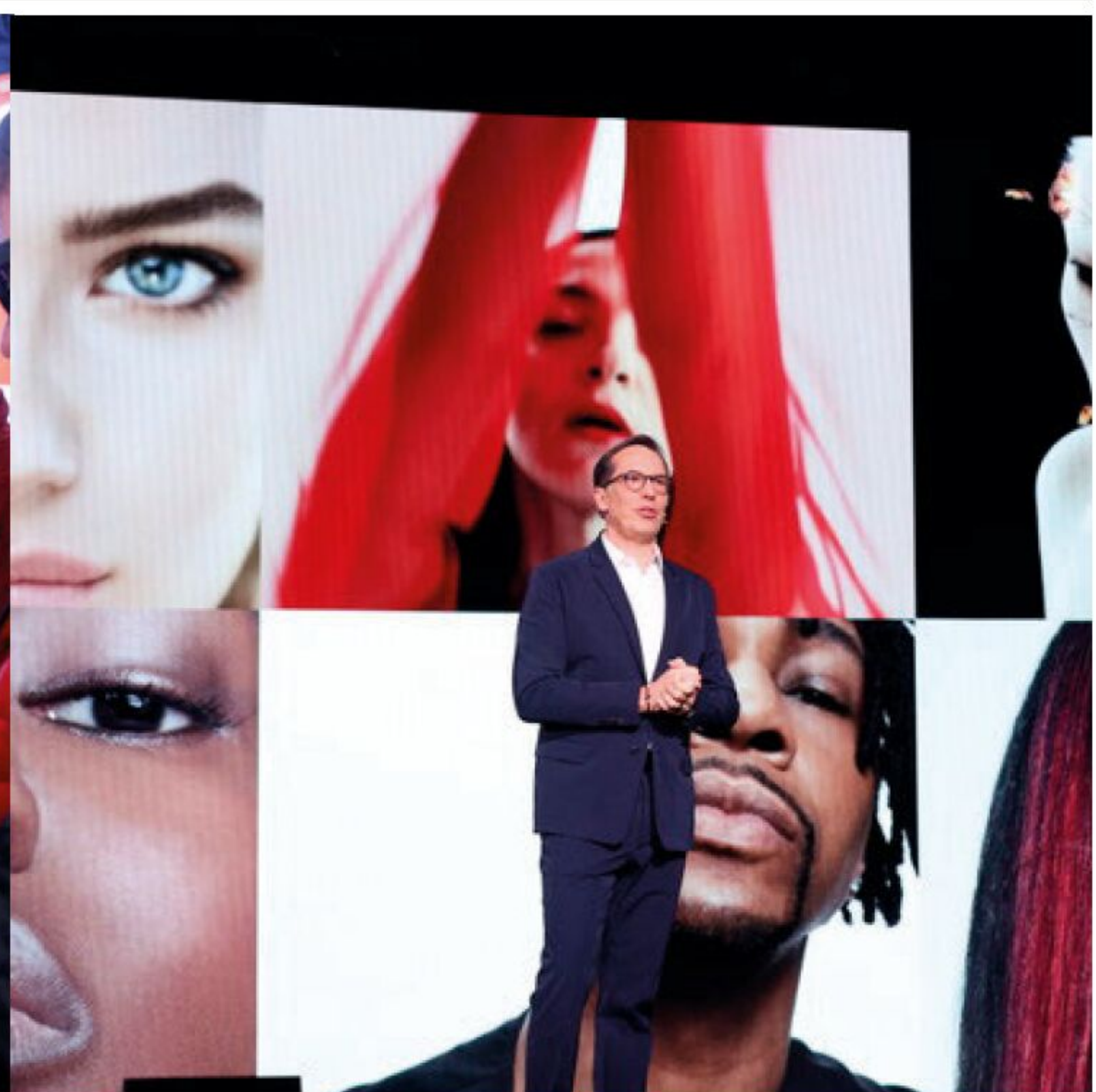
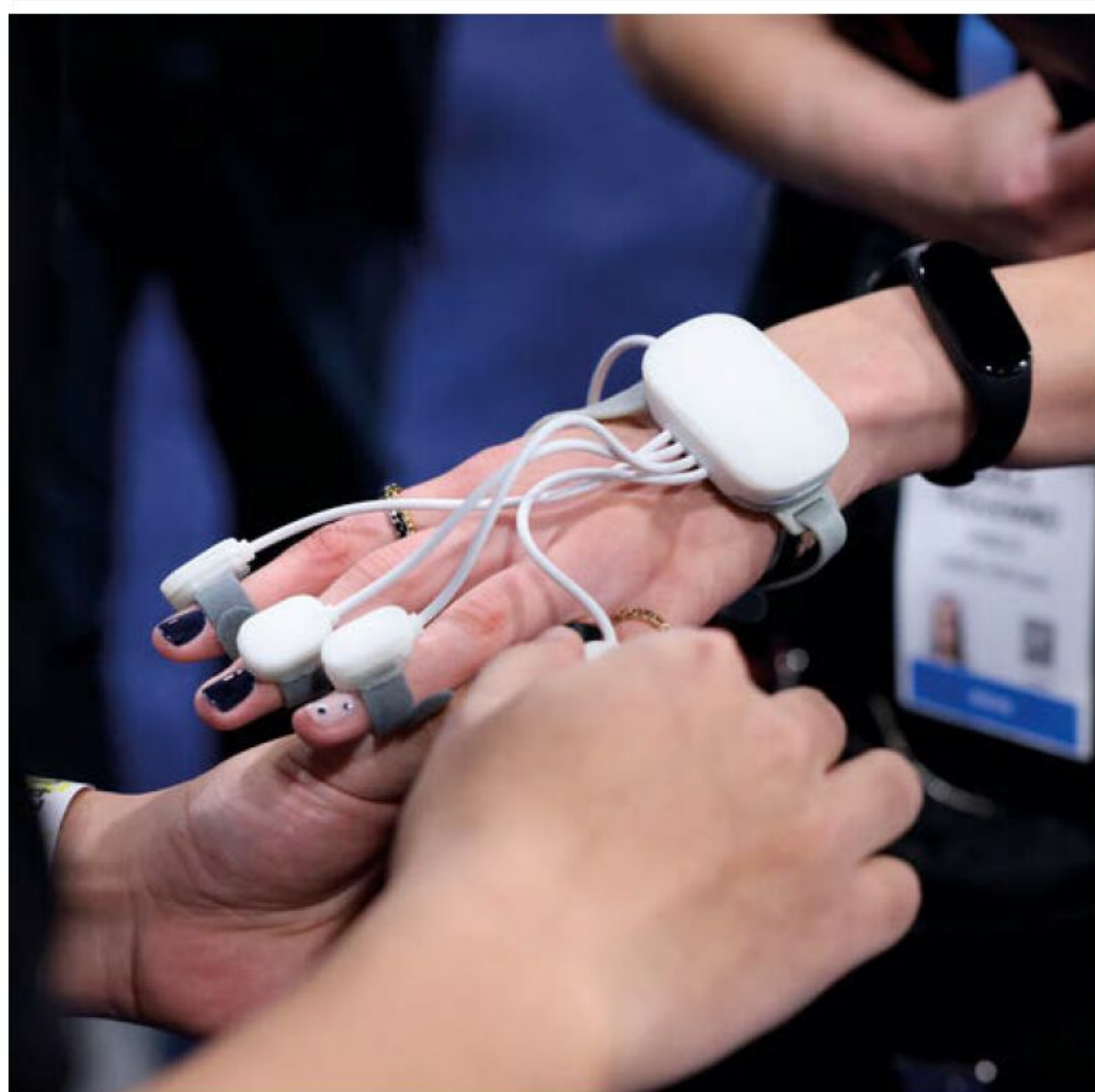
Sullo scorso numero di gennaio avevamo parlato della riforma dell'RC auto, la norma che recepisce la Direttiva 2021/2118 del Parlamento europeo e che impone di assicurare anche le auto non circolanti custodite in aree private. Avevamo premesso che sarebbero stati necessari alcuni provvedimenti esplicativi da parte del Governo prima che la riforma potesse entrare effettivamente in vigore. Bene, per il momento tutto tace. Una volta approvato il decreto che ha consentito all'Italia di scansare la procedura d'infrazione europea, la questione è stata – forse momentaneamente – accantonata. Vi terremo informati su eventuali novità, a partire dalla definizione di "veicolo non in grado di circolare" (che quindi non ha l'obbligo di assicurazione) e come e a chi comunicare questa impossibilità.

Bologna

È scontro sulla "città 30"

È in corso un aspro dibattito tra il sindaco del capoluogo felsineo, Matteo Lepore, e il ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, su Bologna città 30. In sostanza, dopo mesi di sperimentazioni e qualche centinaio di migliaia di euro spesi in cartellonistica e segnali stradali, Bologna, prima tra le città italiane medio-grandi (a Olbia e Cesena sono in vigore norme simili da anni), ha deciso di rendere zona 30 buona parte del territorio comunale, circa il 70% delle strade, con l'eccezione di alcuni grandi assi di scorrimento, dove è rimasto il limite dei 50 km/h. Secondo il ministro dei Trasporti, l'estensione della zona 30 è eccessiva ed è una forzatura delle aree a velocità limitata, che devono essere poste solo vicino a ospedali, scuole e asili, e "in zone sensibili e a rischio incidenti, anziché in modo generalizzato e quindi meno efficace se non addirittura vessatorio". Il sindaco Lepore ha ribattuto a stretto giro che a Bologna "non c'è caos. I primi due giorni di applicazione abbiamo fatto una ventina di multe in totale". Salvini ha già annunciato una direttiva "per chiarire e semplificare il tema dei limiti di velocità, con particolare riferimento ai centri urbani". Di fatto, punta a limitare l'utilizzo degli autovelox nelle città. Da precisare che Bologna non ha previsto alcun autovelox fisso nelle zone 30. La direttiva del Ministero specifica come le deroghe ai 50 km/h "possono essere previste solo per singole strade o tratti di strada, laddove sussistano determinate condizioni oggettive. Inoltre, il Comune deve in ogni caso motivare la deroga".

L'Intelligenza Artificiale compagna di vita

CES

International Consumer Electronics Show

Al CES 2024 la protagonista assoluta è stata l'Intelligenza Artificiale: sarà questo lo strumento per vivere in un mondo più sostenibile, più pulito e meno stressante

Las Vegas è la città degli eccessi, del gioco d'azzardo, del Gran Premio di Formula 1 più glamour dell'anno, ma anche della fiera tecnologica più importante a livello mondiale. Si chiama CES, acronimo di Consumer Electronics Show, ed è il palcoscenico scelto dai colossi mondiali di elettronica e non, per presentare le tecnologie che in un prossimo futuro faranno parte della nostra quotidianità. Protagonista assoluta di questa edizione è stata l'Intelligenza Artificiale (AI), che si sta candidando per diventare il pilastro portante per una vita più semplice e agevole per tutti noi. Ma perché l'intelligenza artificiale può realmente rivoluzionare il nostro modo di vivere? Prima di tutto perché i suoi algoritmi sono in grado di imitare i processi cognitivi del cervello umano, questo rende possibile una vera e propria evoluzione di pensiero capace di migliorarsi e perfezionarsi nel corso del tempo. Sembra impossibile definire quanti e quali applicazioni siano possibili, ad oggi sembrano infinite. Alla fiera a stelle e strisce sono state presentate alcune tra le più innovative applicazioni dell'intelligenza artificiale in ambito automobilistico e non solo. Soluzioni che sono state pensate per migliorare aspetti della vita come l'assistenza sanitaria, la sostenibilità e la produttività. Insomma, una tecnologia al completo servizio delle persone che viene vista come un nuovo strumento per semplificare le nostre giornate. Questa grande innovazione però, deve possedere anche un requisito fondamentale: l'accessibilità e la fruibilità per tutti, senza nessun tipo di esclusione o rinuncia.

Sostenibilità

Non dobbiamo dimenticare che la transizione energetica che stiamo vivendo impone anche grande attenzione verso un altro tema trattato al CES 2024, quello della sostenibilità. Nel mondo automotive vediamo infatti le Case automobilistiche porsi grandi obbiettivi da raggiungere nei prossimi anni, come quello di essere completamente carbon-free. Le fabbriche del domani sfrutteranno energia completamente rinnovabile, ponendo grandissima attenzione ai processi produttivi e alla completa eliminazione di ogni spreco. Ma non è tutto: le città dovranno seguire il modello di "smart city", puntando sull'efficienza e sull'azzeramento di ogni tipo di spreco o inefficienza.

La mobilità del futuro

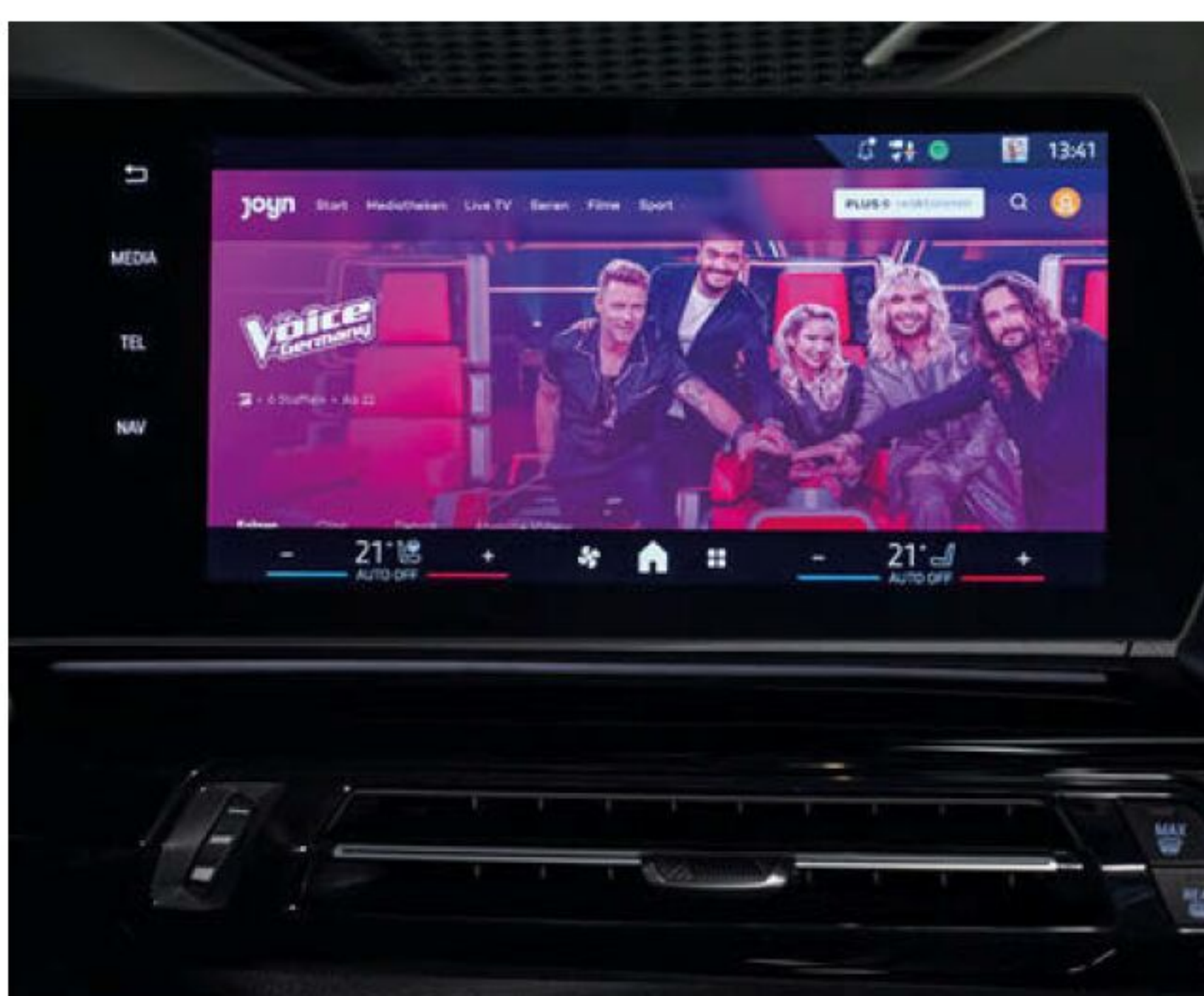
Auto elettriche, auto ad idrogeno, guida completamente autonoma, processi produttivi più sostenibili, materiali riciclati e, anche in questo caso, tecnologia sempre più avanzata al servizio di guidatore e passeggeri. A CES 2024 anche le auto dispongono dell'intelligenza artificiale tramite cui viene migliorata l'esperienza di guida, facendo diventare l'auto un vero e proprio assistente giornaliero a 360 gradi. È questa la grande forza dell'intelligenza artificiale: riuscendo a "capire" le abitudini-esigenze delle persone, vengono elaborate le decisioni migliori che ci vengono poi proposte. Sembra l'inizio del film Terminator, ma qui non siamo ad Hollywood: è tutto vero!

Il CES in numeri

Il CES 2024 ha visto circa 130mila partecipanti che hanno potuto toccare con mano tutte le novità presentate dagli oltre 4mila espositori, di cui più di mille erano startup. Servirebbe un intero giornale per raccontarvi tutto nel dettaglio, per questo abbiamo scelto di parlare delle principali novità nel mondo automotive e dell'universo Tech dei principali player mondiali.

BMW

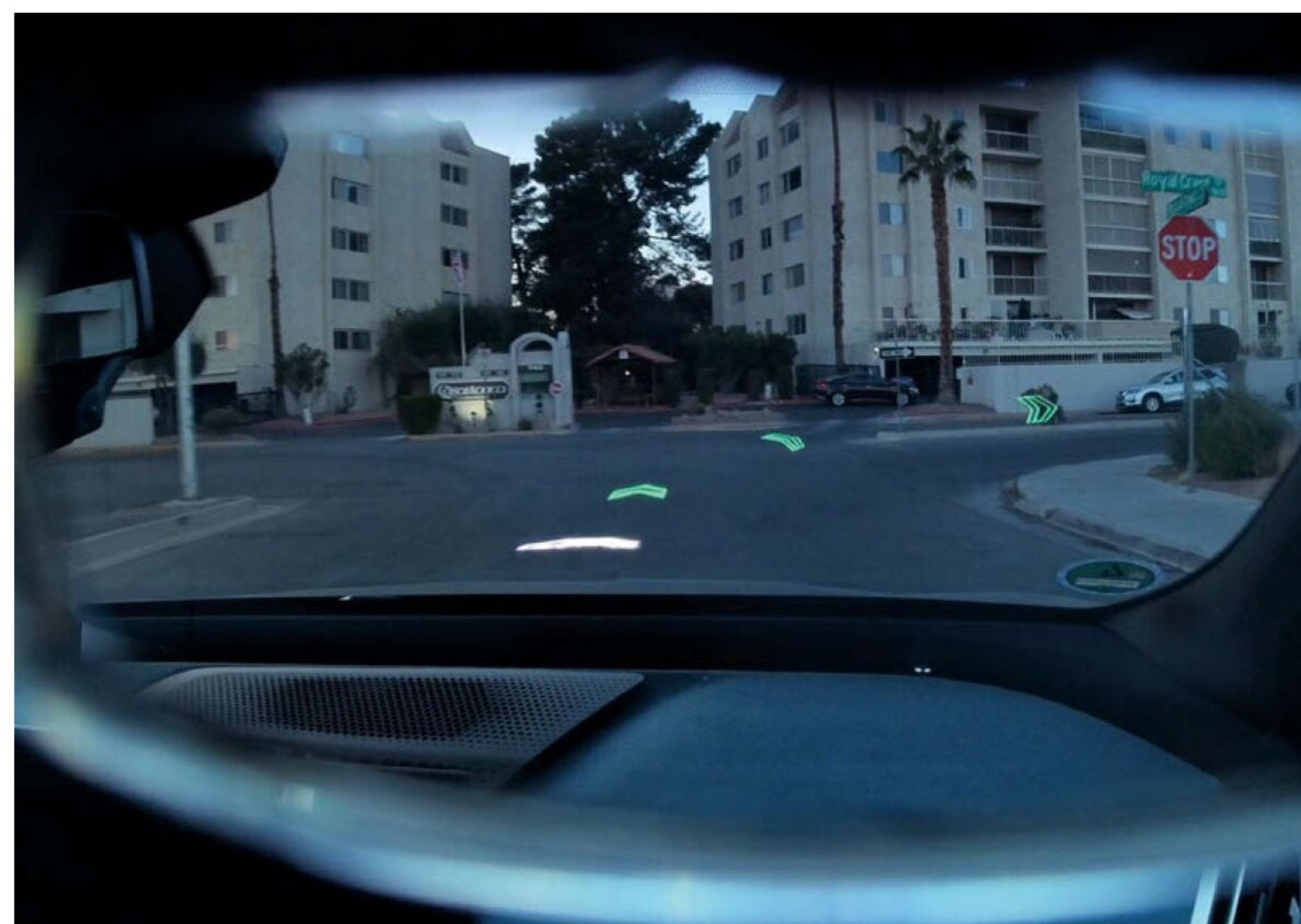
Realtà aumentata, parcheggio autonomo e gaming in auto

La presenza BMW al CES 2024 è stata scandita da una massiccia dose di novità ad alto contenuto tecnologico. Innovazioni che spaziano dall'intelligenza artificiale, al gaming, passando per le auto che parcheggeranno da sole. Arriva la guida autonoma di Livello 4 con cui diventerà possibile guidare la propria auto a distanza o persino lasciare che sia il veicolo stesso a muoversi in completa autonomia. Si tratta di una tecnologia che BMW sta sperimentando e sviluppando in collaborazione con Valeo. L'obiettivo è quello di rendere completamente automatizzate alcune operazioni come il parcheggio. Si chiamerà "Automated Valet" la nuova tecnologia che troverà spazio all'interno di infrastrutture dedicate in luoghi dove bisogna gestire

A lato, un'auto guidata da remoto che affronta un percorso tortuoso. Sopra, il nuovo sistema di intrattenimento dotato di intelligenza artificiale e nuove funzioni di streaming audio-video. L'assistente vocale, sviluppato in collaborazione con Alexa, sarà ancora più evoluto e naturale nei dialoghi e in grado di rispondere a molte più richieste rispetto a prima.

BMW non ha presentato nuovi modelli al CES, i riflettori erano puntati esclusivamente sui contenuti digitali delle auto attuali e future

un importante numero di auto quotidianamente come all'interno di un aeroporto. BMW, in collaborazione con Alexa, ha presentato anche il potenziamento dell'assistente personale di bordo. I comandi vocali beneficeranno infatti dell'intelligenza artificiale generativa di Alexa LLM – Large Language Model. È la prima volta che l'assistente vocale sarà in grado di dialogare con gli occupanti dell'auto, proprio come se la conversazione avvenisse tra esseri umani. Sarà in grado di dare risposte rapide su tantissime tematiche e sarà anche molto intuitivo da usare. Inoltre debutterà anche la realtà aumentata per quanto riguarda il sistema di navigazione che migliorerà nettamente l'esperienza di guida.

Nuove tecnologie che riguarderanno anche il potenziamento dell'odierno sistema operativo BMW 9.0 che verrà implementato con nuove tecnologie e contenuti multimediali Digital Premium. Già oggi, ad auto ferma durante una sosta per la ricarica ad esempio, è possibile giocare con i videogame sfruttando il display dell'infotainment. In futuro, arriveranno nuovi videogiochi e si avrà la possibilità di poterli gestire attraverso dei controller Bluetooth, di Playstation o Xbox per un esperienza ancor più realistica di gaming. Sono state presentate anche le nuove funzioni di gaming per chi anche in auto non riesce a stare lontano dalle consolle, magari durante una ricarica.

Si chiama Beach Buggy Racing 2 il videogioco con cui due persone potranno giocare in auto sfruttando il display diviso. Gli utenti avranno la possibilità di connettere via Bluetooth due comuni controller di gioco per Playstation o XBox. Sopra, la postazione per la guida da remoto.

Una novità per i modelli con sistema operativo 9 è il BMW Digital Premium, che include la navigazione estesa con realtà aumentata e nuove funzioni e opzioni di personalizzazione attraverso la funzione My Modes.

HYUNDAI

Idrogeno, macchine volanti e soprattutto sostenibilità

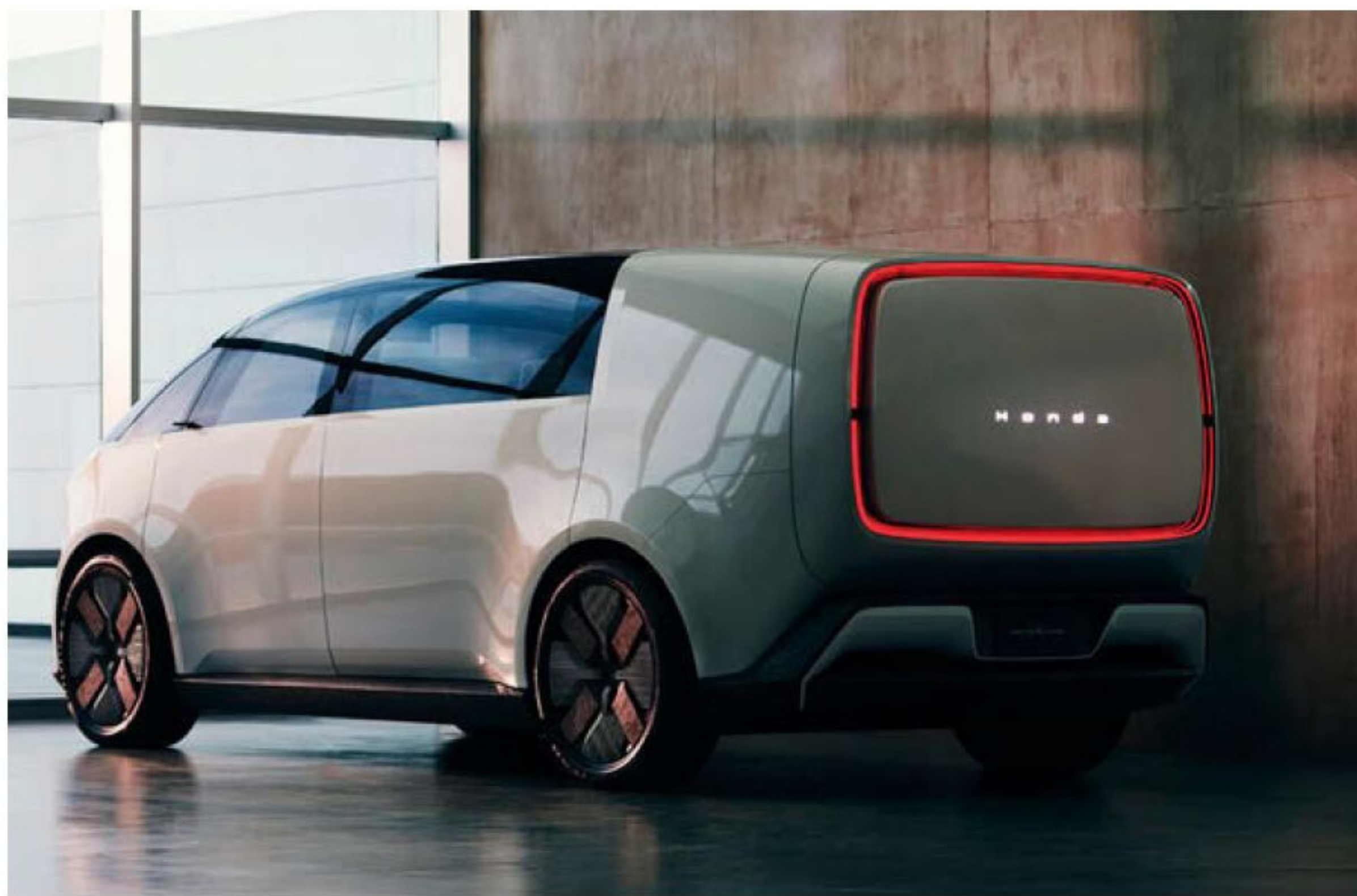
Hyundai porta nella città del gioco d'azzardo non solo tante novità, ma anche una nuova identità aziendale improntata sulla massima sostenibilità. Con il claim "Ease every way", Hyundai presenta la sua visione di un mondo futuro che sfrutta l'idrogeno, che viene guidato da software e dall'intelligenza artificiale basando ogni cosa su un solo concetto: la sostenibilità. L'obiettivo dell'azienda coreana è quello di creare un ambiente di vita confortevole e piacevole, fornendo più sicurezza per le comunità grazie ai software, riducendo le emissioni di gas serra grazie all'idrogeno e assicurando una migliore accessibilità all'energia pulita e ai servizi correlati.
"Noi di Hyundai crediamo che scienza e umanità siano due facce della stessa medaglia; che la tecnologia avanzata debba anche migliorare la vita delle persone", ha dichiarato Jay Chang, Presidente e CEO di Hyundai Motor Company. "L'idrogeno pulito dovrebbe essere per tutti, per alimentare ogni cosa e disponibile ovunque". "Misuriamo il progresso con l'impatto reale e positivo che questo ha sull'umanità", ha invece dichiarato José Muñoz, Presidente e Global COO di Hyundai Motor Company. "Il nostro tema per il CES 2024, Ease every way, è una sfida epocale. Ma lo spirito di sfida insito nel DNA dei nostri 56 anni di storia continuerà attraverso le trasformazioni dell'idrogeno e dei software che abbiamo presentato oggi". Il Gruppo Hyundai Motor Group vuole raggiungere la completa neutralità carbonica entro il 2050, prevedendo l'utilizzo esclusivo di energia rinnovabile negli

Per soddisfare le diverse esigenze dei passeggeri, Hyundai ha pensato e creato lo SPACE Mobility. Nato per il trasporto pubblico, offre spazi ottimizzati e sedili adattivi. Inoltre, supporta le persone in sedia a rotelle, gli utenti della micromobilità e gli animali domestici grazie a un comodo controllo dell'altezza di salita.

stabilimenti all'estero entro il 2045. L'idrogeno avrà un ruolo cruciale nella tabella di marcia della sostenibilità di Hyundai come fonte di energia pulita, con l'acqua come unica sostanza emessa quando viene utilizzato come carburante. Le soluzioni a idrogeno di Hyundai vanno oltre le autovetture, i camion e gli autobus; questa tecnologia può essere sfruttata anche per attrezzature speciali, navi, generatori di energia e persino per la mobilità aerea avanzata. Al CES, l'azienda ha svelato anche la sua strategia chiamata "Software-defined Everything" che punta alla trasformazione di tutti i dispositivi, le flotte e gli ecosistemi di mobilità in beni di valore grazie a software avanzati e all'intelligenza artificiale. Attraverso questa strategia, il Gruppo intende sviluppare una mobilità che soddisfi le esigenze degli utenti, sempre e ovunque grazie ad un approccio definito quasi esclusivamente dai software. Al CES 2024 era presente anche la Supernal, società di Advanced Air Mobility di Hyundai Motor Group, che ha presentato l'S-A2. Si tratta di un velivolo elettrico a decollo e atterraggio verticale che può ospitare un pilota e quattro passeggeri. Supernal si è posta come obbiettivo quello di arrivare alla commercializzazione di viaggi aerei sicuri, efficienti e accessibili per le persone nella vita di tutti i giorni, rendendo il volo una normale attività quotidiana. L'S-A2 è un velivolo con coda a V progettato per viaggiare a poco meno di 200 km/h ad un'altitudine di oltre 450 metri; è pensato per essere utilizzato per gli spostamenti in città per tragitti tra i 40 e i 65 km complessivi. Gli otto rotori sono completamente orientabili e sfruttano una propulsione 100% elettrica. Si tratta di un mezzo progettato riservando la massima attenzione alla sicurezza, alla sostenibilità e al comfort dei passeggeri, studiato per raggiungere gli standard di sicurezza dell'aviazione commerciale mondiale.

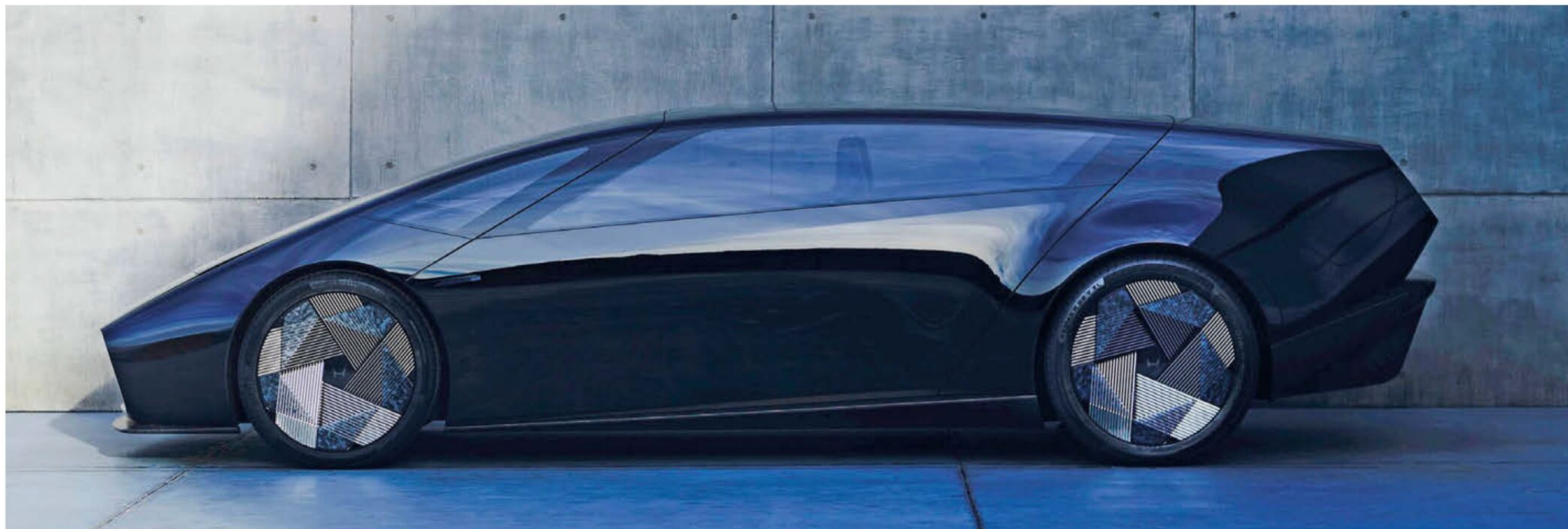
Ease every way
with hydrogen energy and software solutions

Hyundai vuole rendere i voli brevi come quello casa-ufficio e viceversa, una normale routine. L'S-A2 con decollo e atterraggio verticale, può essere tranquillamente utilizzato in ambito urbano. L'obiettivo è di commercializzare il nuovo velivolo entro il 2028.

Come afferma la Casa giapponese, Space-Hub è un veicolo pensato per "migliorare la vita quotidiana delle persone". Tanto spazio interno, altrettanta luce, e due file di sedili disposte una di fronte all'altra lo rendono adatto anche ad incontri di lavoro.

HONDA

Zero emissioni e zero incidenti

Honda porta al CES 2024 le concept Saloon e Space-Hub: sono i primi due modelli della nuova Serie 0. Un numero, lo zero, che rappresenta l'obbiettivo, decisamente ambizioso di Honda di eliminare completamente le emissioni di C02 nelle proprie fabbriche, nonché quello azzerare le vittime di incidenti stradali.
La completa elettrificazione della gamma Honda sarà graduale: entro il 2030, il 40% dei modelli sarà completamente a zero emissioni, entro il 2035 toccheranno l'80% per arrivare al 100% dei modelli alla spina entro il 2040. Ad oggi, in Europa, il listino Honda è già elettrificato al 100%, grazie a modelli full hybrid, plug-in hybrid ed elettrici puri. Honda ha fir-

Le auto della famiglia Honda 0 saranno equipaggiate con un sistema di infotainment capace di apprendere esigenze e abitudini del guidatore

La Honda Saloon si mostra con le sembianze di una berlina- station wagon, con uno stile davvero particolare. Uno look che pensiamo non sia quello del modello definitivo, il cui lancio è previsto per il 2026 negli Stati Uniti e successivamente negli altri Paesi.

mato degli accordi per l'approvvigionamento delle batterie agli ioni di litio: GM e LG in Nord America, con Aesc in Giappone e con Catl in Cina. Parallelamente, la Casa giapponese sta sviluppando la tecnologia delle batterie alla stato solido che conta di introdurre sul mercato entro il 2030. La Saloon e la Space-Hub anticipano i modelli che debutteranno nel 2026, e mostrano anche il nuovo logo dedicato esclusivamente alla neonata Serie 0. Le auto si basano su un nuovo pianale concepito per essere modulare e per poter "essere vestito" con diverse tipologie di carrozzerie, dando ai designer la possibilità di esprimersi liberamente. Il nuovo sistema di infotainment, ovviamente, sarà dotato di intelligenza artificiale cognitiva, e di innovative funzioni che saranno disponibili per tutti gli occupanti a bordo dell'auto.
La Serie 0 sarà accreditata di guida assistita di livello 3 e sfrutterà un powertrain progettato grazie anche dell'esperienza di Honda in Formula 1. Tra le peculiarità della nuove generazioni di power unit elettriche, ci sarà il cambio per accontentare anche i nostalgici, che così non dovrebbero rimpiangere i motori a combustione. La batteria ad alta densità, secondo indiscrezioni, dovrebbe garantire autonomie che si aggireranno attorno ai 500 km. In Casa Honda stanno lavorando su batterie sempre più performanti, di piccole dimensioni, e particolarmente efficienti anche dal punto di vista della ricarica: tramite le colonnine fast sarà possibile passare dal 15% all'80% in una decina di minuti. Honda Saloon, ovvero la punta di diamante della Serie 0 è una berlina-station wagon dalle linee avveniristiche che mostra delle forme particolarmente aerodinamiche ed un abitacolo spazioso e luminoso. Il volante, quando è in funzione la guida assistita, scompare all'interno della plancia, che è composta da un unico schermo digitale di grandi dimensioni. I poggiatesta dei sedili posteriori integrano display curvi da cui i passeggeri seduti dietro possono controllare alcune funzioni dell'infotainment e del climatizzatore. Molti materiali della carrozzeria e parte dei rivestimenti sono realizzati con materiali sostenibili.
Honda Space-Hub è seconda concept della Serie 0, nonché un grande monovolume, come quelli che andavano di moda negli anni 90 ma in chiave super moderna. Questo modello è stato concepito per migliorare e semplificare la vita delle famiglie numerose o di coloro che hanno bisogno quotidianamente tanto spazio.

KIA

Il nuovo corso

Al Consumer Electronics Show 2024 di Las Vegas, Kia ha svelato la nuova Platform Beyond Vehicle (PBV) che rappresenterà il nuovo percorso della Casa coreana nel settore della mobilità a zero emissioni. La base di questo nuovo progetto si manifesta con un veicolo modulare completamente nuovo; PV5

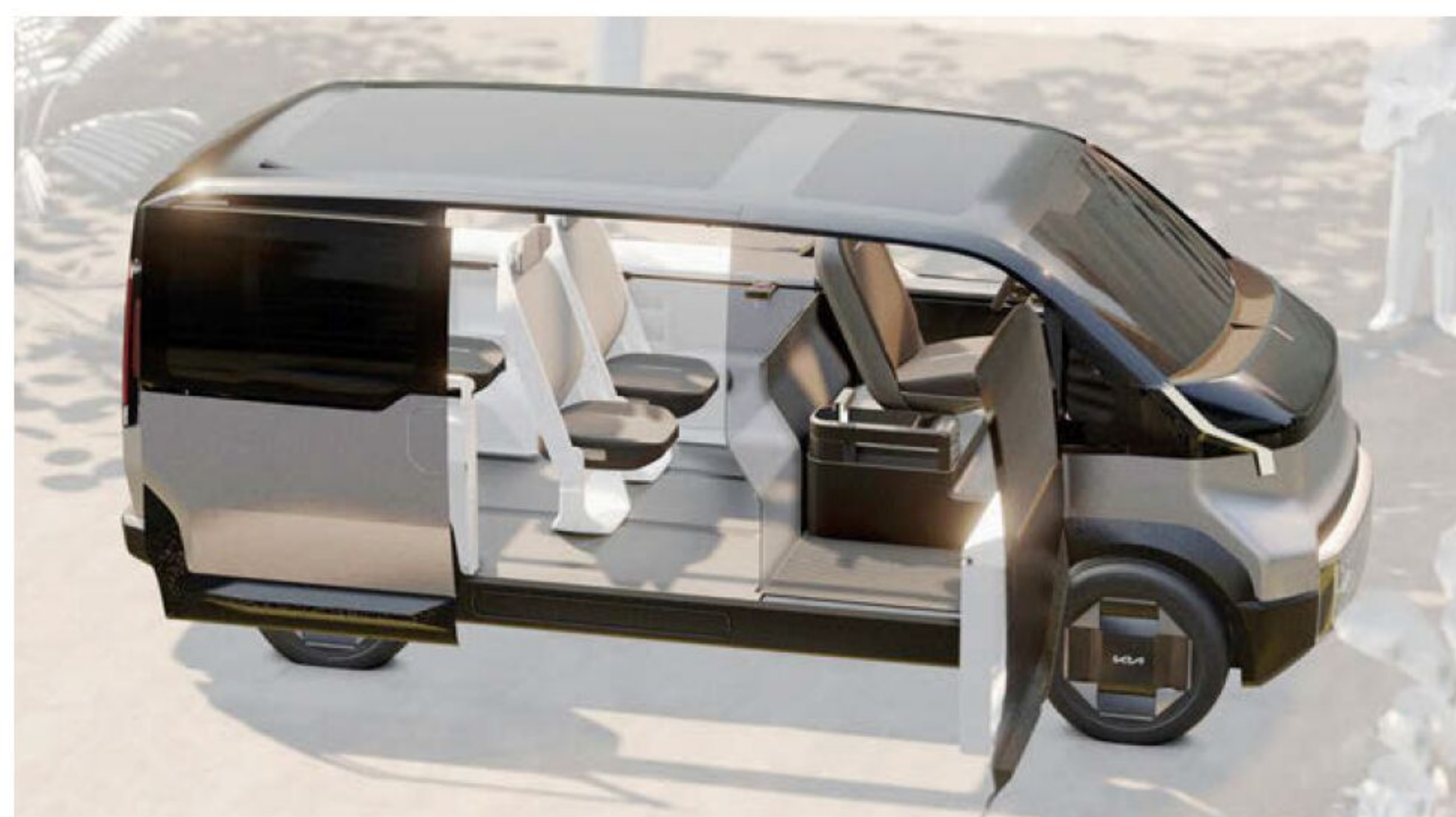
I nuovi modelli Kia PBV rappresentano una nuova soluzione di mobilità che fonde i veicoli elettrici con soluzioni software avanzate basate sulla strategia Software-to-Everything (SDx) del Gruppo Hyundai Motor. Il punti di forza di questi nuovi mezzi sarà la loro flessibilità e modularità grazie alle numerose personalizzazioni possibili. Ho Sung Song, presidente e CEO di Kia, ha sottolineato come i nuovi modelli Platform Beyond Vehicles saranno il pilastro della rivoluzione ed innovazione aziendale per i veicoli elettrici di grandi volumi.

Inizialmente Kia introdurrà PV5: si tratta di un mezzo molto versatile studiato per essere utilizzato come taxi, per le consegne o i servizi pubblici o anche essere configurato in base alle richieste del cliente. Inoltre, i nuovi modelli PBV potranno anche evolversi in piattaforme di mobilità basate sull'intelligenza artificiale che sfrutteranno i dati acquisiti e poi elaborati, per interagire con gli utenti e mantenere i veicoli aggiornati.

Kia prevede l'uso di tecnologie innovative come l'Easy Swap: un sistema che consente di trasformare il PBV in un taxi di giorno, un furgone per consegne di notte e un veicolo ricreativo nei fine settimana. Grazie alla nuova concezione costruttiva, sarà possibile avere un solo veicolo che potrà

La modularità di questi modelli è possibile grazie all'assemblaggio della struttura della carrozzeria senza saldature, in questo modo è possibile regolare a piacimento la lunghezza dei componenti mobili in base alla destinazione d'uso del veicolo.

La piattaforma PBV è tanto semplice quanto funzionale: veicolo modulare e carrozzerie intercambiabili per soddisfare tutte le esigenze

svolgere diverse funzioni e lavori. Sarà un po' come possedere un coltellino svizzero in cui poter selezionare una funzione diversa a seconda delle proprie esigenze. Si tratta di un'innovazione importante che semplificherà e farà risparmiare anche tanto denaro, a chi sceglierà di acquistare un modello PBV.
Kia collabora attivamente anche con aziende come Uber, Coupang, CJ Logistics, Kakao Mobility e Dubai Taxi Corporation proprio per avere più feedback e dati per lo sviluppo di questi interessanti mezzi. Parliamo di una strategia focalizzata verso una mobilità sostenibile e anche flessibile, che vuole semplificare il nostro modo di vivere e di lavorare.

PV5 entrerà in produzione nel 2025, inizialmente ne verranno realizzate tre varianti: una per il trasporto persone, una in allestimento furgone con due differenti altezze, mentre il terzo sarà una soluzione "telaio" da configurare a proprio piacimento. L'alimentazione sarà completamente elettrica e si avrà a disposizione la guida autonoma di ultima generazione.

MERCEDES

CLA Concept e nuovo MBUX

Mercedes-Benz presenta una massiccia dose di innovazioni digitali destinate a trasformare l'esperienza del cliente, non solo a bordo dell'auto. Il protagonista assoluto è il nuovo assistente virtuale MBUX, che utilizza l'intelligenza artificiale generativa e una nuova grafica 3D avanzata. Secondo la Casa tedesca, questo strumento renderà le interazioni più naturali, più intuitive e personalizzate: il nuovo sistema operativo MB.OS è stato sviluppato internamente e da zero proprio per essere il più versatile possibile.
"Con il nostro MB.OS, le collaborazioni di livello mondiale e gli ultimi sviluppi dell'intelligenza artificiale generativa, stiamo trasformando il rapporto che i nostri clienti hanno con la loro Mercedes-Benz. I nostri progressi digitali presentati al CES 2024 sono una prova del nostro percorso verso l'esperienza d'uso iper-personalizzata di Mercedes-Benz". Sono state queste le parole di Markus Schäfer, Membro del Consiglio di Amministrazione di Mercedes-Benz Group AG, Chief Technology Officer
Il nuovo assistente virtuale MBUX utilizza l'Intelligenza Artificiale generativa e l'intelligenza proattiva per rendere la vita semplice e confortevole al conducente e agli altri occupanti del veicolo. Sfruttando la potenza dell'MB.OS e l'avanzata grafica 3D del motore grafico, l'MBUX Surround Navigation coniuga perfettamente guida e assistenza sul percorso: sarà lui a scegliere sempre la via migliore per arrivare a destinazione nel minor tempo possibile.
La prima Mercedes-Benz ad essere equipaggiata con il nuovo MB.OS è il Concept CLA Class. Si tratta di un

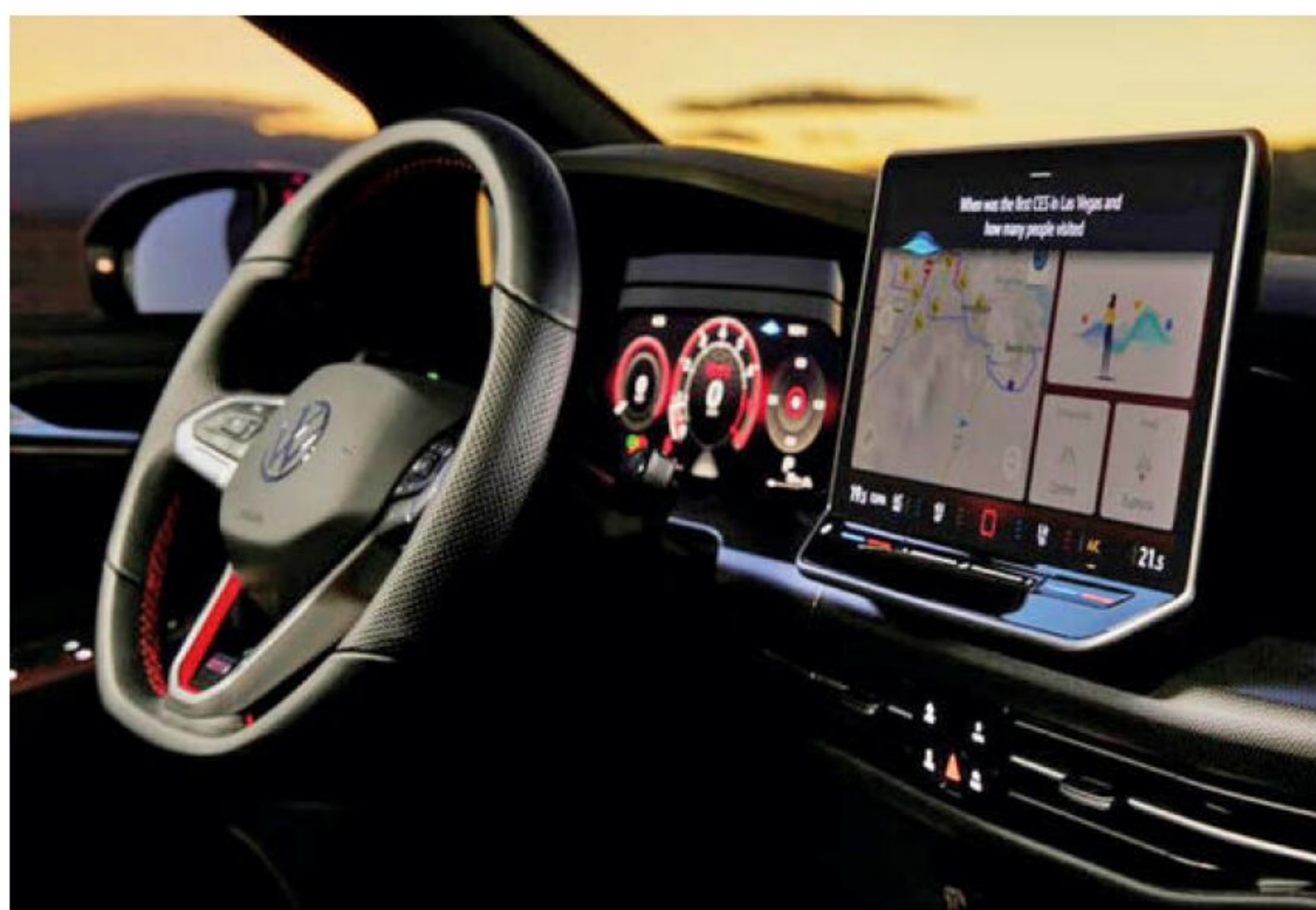
L'MBUX Sound Drive, utilizzando sensori avanzati, è in grado di convertire la dinamica di guida, dal recupero energetico all'accelerazione, dalla sterzata alla frenata, in espressioni musicali. I conducenti di una Mercedes potranno così diventare dei veri e propri direttori d'orchestra.

Mercedes è la Casa con gli interni più scenografici: tre grandi schermi, infinite combinazioni di colorazioni, sistema MBUX sempre più evoluto

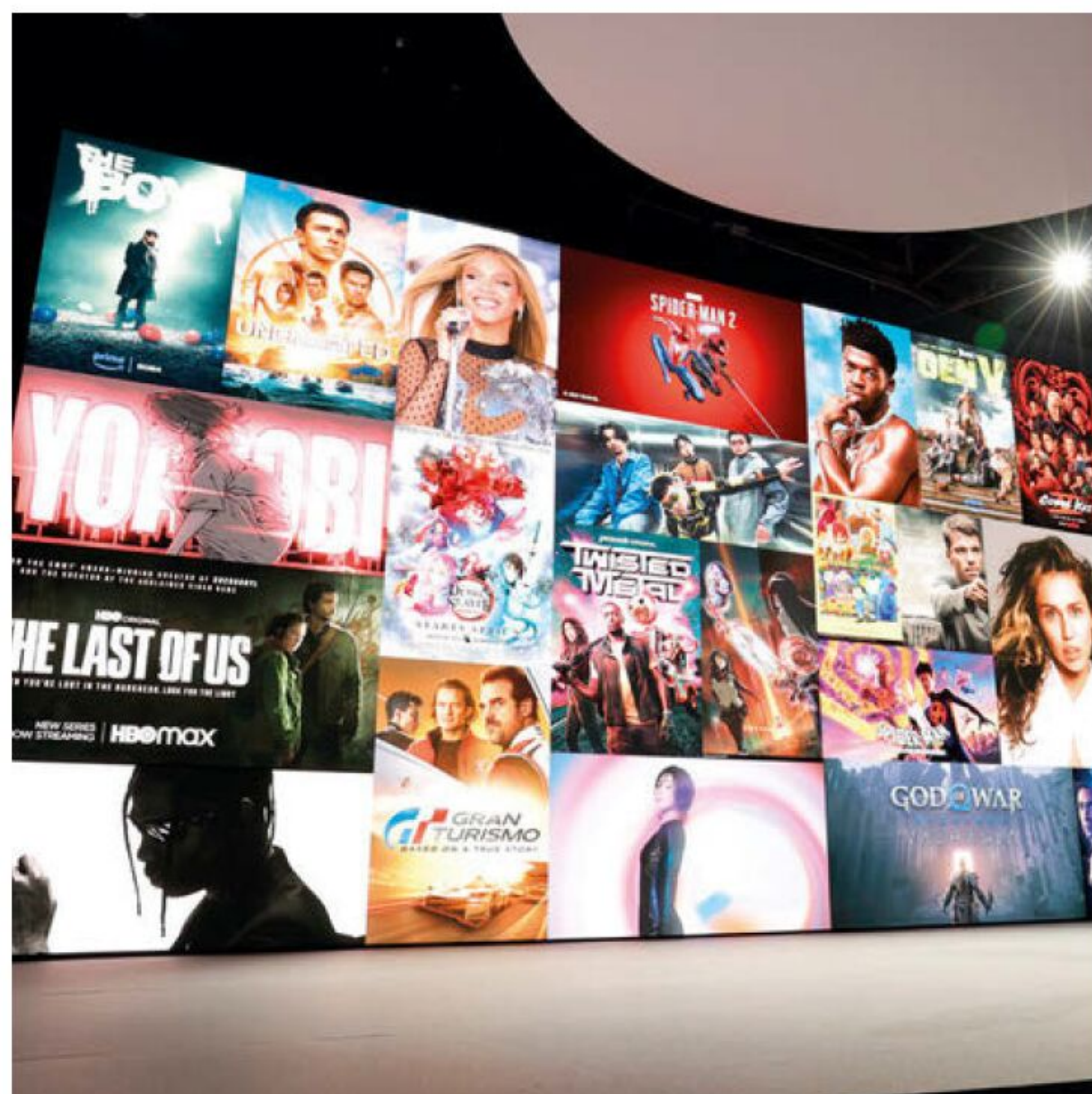
veicolo costruito sulla base della nuova Architettura Modulare Mercedes-Benz, sostenibile e dotato di un'innovativa trazione integrale. È in grado di garantire un'autonomia a di oltre 750 km secondo il ciclo WLTP e un consumo energetico di circa 12 kWh/100 km. Numeri resi possibili dalla nuova unità di propulsione elettrica, dotata di un'architettura a 800 volt e di una batteria particolarmente efficiente. L'auto sarà in grado anche di accettare ricariche in corrente continua fino a 300 kW, che significherà riuscire a garantire 400 km di autonomia in 15 minuti circa. Saranno quattro i modelli basati sulla piattaforma MMA: una coupé a quattro porte, una shooting brake e due SUV.
Al CES 2024, Mercedes-Benz ha presentato anche una serie di funzioni di intrattenimento all'avanguardia, frutto di due partnership inedite nel settore. Da una parte Mercedes-AMG ha collaborato con l'imprenditore americano will.i.am per lanciare l'MBUX Sound Drive. Grazie a un software avanzato, la musica reagisce alla guida dell'auto, trasformando ogni viaggio in un percorso musicale dinamico. La seconda collaborazione vede la Casa di Stoccarda unire le forze con Audible e Amazon Music per iniziare un nuovo capitolo della narrazione in auto. Sfruttando la potenza del Dolby Atmos, questa collaborazione metterà i clienti al centro di un'esperienza sonora dinamica, da sala da concerto, che comprende audiolibri, podcast e musica.
Le novità di Mercedes non riguardano solo i modelli che verranno, ma anche quelli attualmente in gamma: la EQS berlina e la Classe S sono ora disponibili con Drive Pilot e altre nuove caratteristiche. Si tratta di un sistema certificato per la guida autonoma di livello 3 SAE negli Stati Uniti e funzionante negli Stati della California e del Nevada. Le consegne ai clienti dei modelli MY 2024 della berlina EQS e della Classe S equipaggiati con Drive Pilot cominceranno all'inizio del 2024 presso i concessionari autorizzati Mercedes-Benz in California e Nevada.

VOLKSWAGEN

L'evoluzione della specie

Allo stand Volkswagen era presente un esemplare camuffato della nuova Golf restyling, un modello di importanza cruciale per il brand, di cui vi parleremo nel dettaglio in un'altra sezione del giornale. A Las Vegas però ad attirare l'attenzione dei curiosi è stato il nuovo sistema di intrattenimento con indedite funzioni. A bordo spicca il nuovo tablet centrale che raggiunge la ragguardevole dimensione di 12,9 pollici, oltre a proporre una grafica ed una risoluzione di altissima qualità. Nuova anche la strumentazione digitale posta di fronte al guidatore, che sarà da 10,9 pollic,i diventando di serie per tutta la gamma. Una grande novità riguarderà il sistema di intrattenimento che potrà contare anche sull'intelligenza artificiale di ChatGPT. In questo caso il bot servirà a migliorare le diverse funzionalità dell'assistente vocale di bordo. Potrà essere attivato attraverso il comando "Hello IDA", oppure premendo il pulsante dedicato sul volante. Con questa operazione, sviluppata assieme a Cerence, Volkswagen diventa il primo produttore di volume a offrire ChatGPT come dotazione standard, a partire dal secondo trimestre del 2024, in combinazione con l'ultima generazione di infotainment.

La plancia della nuova Golf riprende lo stile di quella passata, le novità riguardano le dimensioni degli schermi e le varie funzioni che si hanno a disposizione. Anche in questo caso, l'intelligenza servirà per migliorare l'esperienza degli automobilisti.

Nuovi modi di vivere

L'Intelligenza Artificiale propone anche elettrodomestici, piccoli robot, televisori e case completamente connesse

BOSCH

Tecnologia per tutti

Su strada e nelle nostre case, Bosch elettrifica le sue tecnologie per l'uso sostenibile dell'energia e, grazie all'idrogeno, cerca di soddisfare la richiesta globale di energia ad impatto zero.
Bosch ha quindi presentato le tecnologie e le applicazioni che, oltre a semplificare la nostra vita, la renderanno anche più sostenibile. L'obiettivo è quello di preservare il nostro pianeta in vista di un futuro sempre più attento agli sprechi e ad un ecosistema che è in equilibrio sempre più precario. I dati non sono molto confortanti al momento: negli ultimi 50 anni, il consumo globale di energia è raddoppiato e continua a crescere del 2% circa annuo, con i carburanti fossili che oggi forniscono circa l'80% del consumo di energia globale. In termini di cambiamento climatico, si tratta di una sfida davvero difficile.

Le dichiarazioni

"Per rispondere alle esigenze globali di energia future impiegando le risorse in modo efficiente, Bosch sta ripensando all'utilizzo dell'energia e si concentra su un duplice approccio: elettrificazione e idrogeno. Per un futuro a emissioni ridotte, ottimizziamo l'uso delle fonti energetiche tradizionali puntando all'elettrificazione nei settori della mobilità, degli edifici commerciali e delle case. Inoltre, stiamo esplorando nuove fonti di energia sostenibili, in cui l'idrogeno svolge un ruolo fondamentale", ha dichiarato Tanja Rückert, membro del Consiglio di Amministrazione di Bosch, al CES 2024 di Las Vegas.

Ricarica autogestita

Una delle innovazioni presentate a Las Vegas ha valso all'azienda "I'Honoree CES 2024 Innovation Award", conferito direttamente dalla Consumer Technology Association. Sotto i

riflettori troviamo "l'Automated Valet Charging" lo strumento che semplificherà sia le operazioni di parcheggio che quelle di ricarica. Ecco come funziona: nelle autorimesse con sistema di parcheggio autonomo Automated Valet Parking, le auto elettriche dotate di questa nuova tecnologia potranno raggiungere un'area di parcheggio attrezzata con un punto di ricarica. Toccando un tasto dello smartphone, un robot carica la batteria senza alcuna necessità di intervento umano. Al completamento della ricarica, il veicolo si dirige senza conducente in un'altra area di parcheggio, lasciando libera la stazione per l'auto successiva.

Nuovi materiali

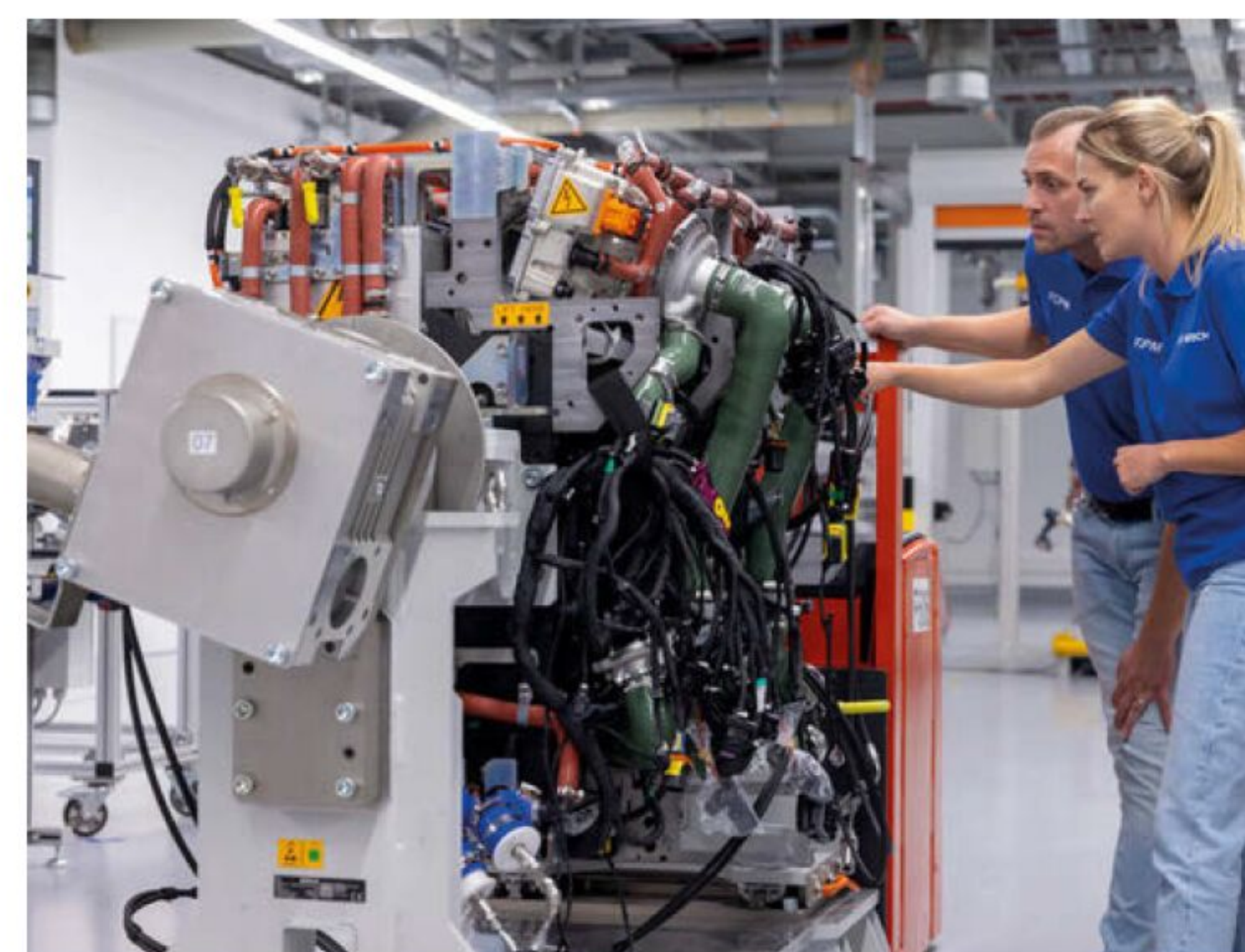
Bosch concentra i suoi sforzi su un materiale innovativo come il carburo di silicio (SiC) per i semiconduttori come componente chiave della mobilità elettrificata. La crescente diffusione dell'elettro-mobilità a livello mondiale infatti genererà un'enorme richiesta di questi speciali semiconduttori. Dal 2021 Bosch produce chip in SiC nella fabbrica di wafer di Reutlingen, in Germania, e ha stanziato investimenti per oltre un miliardo e mezzo di dollari in un'altra fabbrica di wafer a Roseville, in California. L'avvio della produzione dei primi componenti in USA è previsto per il 2026 e aumenterà di dieci volte la produzione dell'azienda nei prossimi anni. Nelle auto elettriche, i chip SiC estendono l'autonomia di guida e rendono più efficiente la carica, riducendo fino al 50% la perdita di energia. Consentono inoltre di percorrere più chilometri con una sola carica della batteria, con un'autonomia che in media è fino al 6% maggiore rispetto ai chip al silicio.

Cosa servirà per parcheggiare e ricaricare l'auto? Solo e soltanto uno smartphone, sarà l'automazione a fare tutto.

Case più green

Un'altra novità che è stata presentata a Las Vegas è la pompa di calore IDS Ultra, sviluppata specificamente per il Nord America. A differenza dei modelli tradizionali, questa pompa di calore funziona anche con temperature esterne fino a - 25 °C. Si tratta di un'opzione particolarmente interessante per chi abita nelle regioni con i climi più freddi e vuole passare da un impianto di riscaldamento basato su carburanti fossili alle alternative elettriche. Un passaggio di questo tipo consentirebbe non solo di risparmiare energia, ma anche di ridurre i costi. Bosch ha applicato la tecnologia della pompa di calore anche in un'altra area: l'azienda ha presentato il suo più efficiente scaldabagno elettrico, quattro volte più performante rispetto ai propri modelli tradizionali. "Con soluzioni di questo tipo, prepariamo la strada per una casa elettrificata che aiuti a risparmiare costi ed energia", ha dichiarato Mike Mansuetti, Presidente di Bosch North America. Anche varie nuove funzionalità degli elettrodomestici Bosch, come forni, asciugatrici e lavatrici, contribuiscono alla transizione. Molto interessante la funzione "MySchedule" che equipaggia le ultime generazioni di lavastoviglie: è possibile programmare automaticamente l'avvio del ciclo di lavaggio per farlo coincidere con gli orari in cui il prezzo dell'elettricità è più basso o è disponibile elettricità verde.

A tutto idrogeno

Oltre all'elettrificazione, Bosch vede nell'idrogeno un elemento strategico per rispondere alla domanda di energia globale impiegando le risorse in modo efficiente. Impiegato come mezzo di stoccaggio, inoltre, l'idrogeno può favorire un uso efficiente dell'energia generata dalle fonti rinnovabili. Bosch investe fortemente sulle fuel cell mobili, da poco prodotte in serie a Stoccarda, che sono il cuore della propulsione per i veicoli pesanti. L'azienda lavora anche su componenti per un motore a idrogeno che trasforma il carburante direttamente in energia, senza prima convertirlo in elettricità. Se alimentato a idrogeno, questo motore, che debutterà quest'anno, è praticamente a impatto zero.

In questa foto, una fase di produzione della pompa di calore sviluppata per il Nord America.

Il caffè del futuro

Bosch ha portato a Las Vegas anche nuovi prodotti e soluzioni in collaborazione con il suo partner Amazon Web Services. Tra questi figurano una macchina per caffè espresso completamente automatica e connessa che sarà possibile controllare anche dall'auto, usando un assistente vocale come Alexa. In arrivo anche un assistente per i punti di interesse sulle mappe, che sfrutta la telecamera interna del veicolo e si basa sui movimenti oculari dell'utente per riconoscere il locale o il ristorante che sta guardando. L'assistente vocale riferisce quindi al guidatore se il ristorante è aperto e se c'è un tavolo disponibile, in tempo reale e in modo completamente automatizzato.

LG

Tra televisori trasparenti e robot-assistenti

LG ha portato davvero tante novità al CES 2024. L'azienda coreana ha presentato il primo TV OLED sia wireless che trasparente, e un robot intelligente che fa da assistente per le smart home. Ma le novità non finiscono qui. Per poter sfruttare al massimo l'Intelligenza Artificiale, LG ha sviluppato un "Cervello", chiamato LG Brain, che avrà il compito di analizzare i dati e successivamente gestirli e sfruttarli grazie proprio all'IA. Si tratta di una cooperazione di tecnologie che serviranno a migliorare e sviluppare sia i nuovi prodotti che l'esperienza degli utenti.

Piattaforma LG ThinQ

La piattaforma LG ThinQ utilizzerà i dati per bilanciare funzioni e impostazioni dei prodotti smart per rendere più semplice la vita di tutti i giorni. In poche parole, si tratta di un "coordinatore" degli oggetti smart che aiuterà a sfruttarli al massimo delle loro potenzialità. Fra le nuove tecnologie, arriva anche l'AI Generativa per chattare con la vostra casa come se fosse un'amica di vecchia data. LG ha anche annunciato "l'Open API" per dare a tutti i costruttori la possibilità di integrare gli elettrodomestici e i TV LG per avere una gestione del sistema più pratica e veloce. LG con LG ThinQ Up 2.0 introduce così un nuovo concetto: quello di "Home as a service".

Home AI Agent

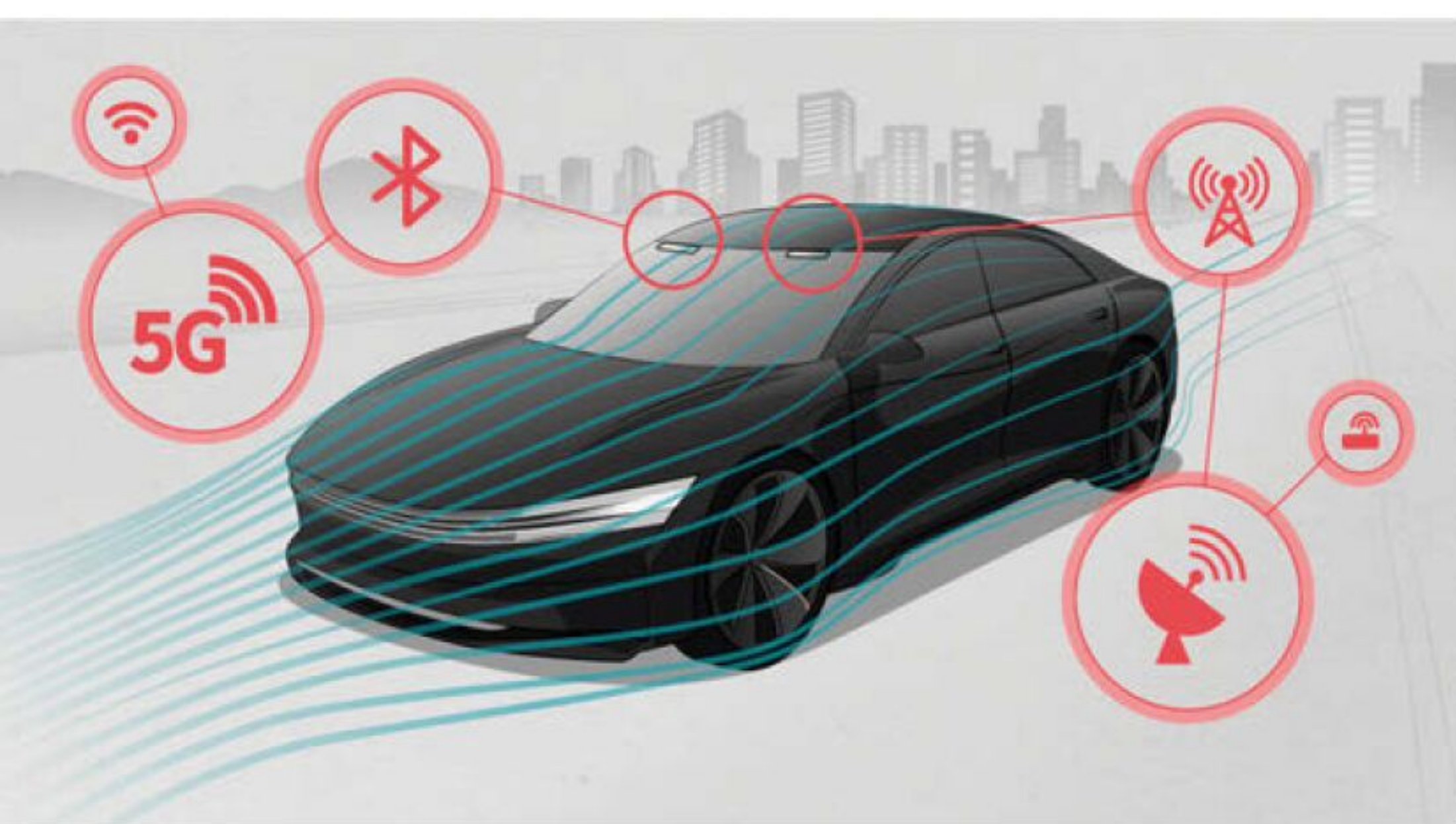
La novità più particolare e curiosa presentata da LG è stata lo Smart Home AI Agent: si tratta di un vero e proprio robot con un display per volto, capace anche di mostrare vere e proprie espressioni umane. Il robot sfrutta in sistema complesso di videocamere e sensori che riescono a renderlo "molto umano" oltre che di compagnia: rientrati a casa, vi accogliere mettendosi subito a vostra disposizione. Un dispositivo che può essere molto utile anche alle persone anziane, che potranno sfruttarlo per chiamare i servizi di soccorso in caso di necessità.

Televisori connessi con gli smartphone

Il principio base delle novità TV ed home entertainment è il "Sync To You, Open To All" ovvero "In sintonia con te e aperto a tutti". Anche in questo caso la protagonista è l'Intelligenza Artificiale, con i nuovi chip Alpha 11 capaci di essere ben quattro volte superiori nelle prestazioni dei predecessori. Al servizio degli utenti ci saranno a disposizione più canali grazie alla funzione gratuita di streaming chiamata LG Channels. Inoltre i nuovi televisori LG avranno la funzionalità Chromecast, che permetterà di continuare a guardare un qualsiasi programma iniziato sullo smartphone dal televisore. Si chiama invece LG Signature OLED T, il primo OLED trasparente e wireless presentato a Las Vegas. Si tratta di una soluzione studiata per integrare al meglio i televisori negli ambienti di casa, soprattutto quando si parla di un TV 4K da 77 pollici completamente trasparente. Potrete quindi posizionare la tv anche davanti ad una finestra, senza precludere la vista dell'esterno oppure attivando una funzione specifica è possibile oscurarne il fondo proprio come una finestra chiusa.

Novità automotive

Fra le soluzioni pensate per l'automotive, LG presenta nuove idee per la ricarica elettrica, introdotte in Corea ma che verranno esportate in tutto il mondo. Parallelamente LG ha anche sviluppato diversi soluzioni

Il primo televisore trasparente al mondo è stato presentato da LG: un esempio di fusione tra tecnologia e design.

Auto completamente connesse, anche con la casa, come se fossero dei veri e propri uffici mobili.

per migliorare l'esperienza in auto tra cui sistemi che sfruttano la realtà aumentata, sistemi operativi sempre più evoluti e soluzioni sempre più smart. Sarà possibile anche controllare la smart home direttamente dallo schermo dell'auto, o ancora far vedere ai bambini nel sedile posteriore un cartone animato, per poi spegnerlo in automatico quando la telecamera si accorge che si sono (finalmente) addormentati.

Lo Smart Home AI Agent è mini-robot con un volto "digitale" capace anche di esprimere emozioni. Un babysitter moderno che tiene compagnia ai più piccoli

MARELLI

L'abitacolo del futuro

Si chiama Central Computing Unit e rappresenta l'idea di Marelli per quanto riguarda i cockpit delle auto del futuro. Il sistema sfrutta la piattaforma di ultima generazione Snapdragon Cockpit di Qualcomm ed è in grado di supportare fino a quattro Unità di Controllo elettronico di Zona.

Addio pulsanti

L'abitacolo delle auto di prossima generazione sarà supportato da diversi display, in sostituzione degli ormai obsoleti tasti fisici. Saranno a disposizione degli occupanti tantissimi contenuti che potranno essere personalizzati sfruttando anche l'intelligenza artificiale. Il Software-Defined Interior creato da Marelli sarà anche una delle prime applicazioni automotive per un display dotato di tecnologia OLED. Si tratta di uno schermo mobile sviluppato dalla stessa azienda con il supporto di BOE, leader mondiale nell'ambito delle tecnologie per display, e della sua controllata BOE Varitronix Limited.

Infotainment CAMEX

Come tutti i nuovi sistemi di infotainment presentati a Las Vegas anche quello creato da Marelli sfrutterà l'Intelligenza Artificiale: si chiamerà CAMEX (Context-Aware Mobility Experience), e sarà capace di interagire con il veicolo attraverso l'analisi dell'intero ambiente, sia all'interno sia all'esterno dell'auto. Il sistema sarà in grado di monitorare sia il livello di attenzione del conducente che lo stato degli occupanti. Grazie all'analisi del volto, del corpo e delle mani degli utenti, sarà possibile comprendere i comportamenti e riconoscere anche gli stati d'animo. Sarà possibile adattare di conseguenza le impostazioni e le funzionalità dell'auto. Il sistema avrà anche un software dedicato per la gestione del suono all'interno dell'abitacolo.

Un dettaglio dei sistemi di illuminazione Marelli LED 3D presentati al CES: sono attivi e di grande visibilità.

Marelli fa interagire i veicoli con l'ambiente esterno e, grazie a sensori e telecamere interne, monitorerà lo stato d'animo sia del guidatore che dei passeggeri.

SAMSUNG

Offensiva Samsung

La conferenza stampa ufficiale di Samsung Electronics a Las Vegas ha avuto come tema principale "AI For All", ovvero Intelligenza Artificiale per tutti. L'azienda ha condiviso la propria visione su come la tecnologia dell'Intelligenza Artificiale consentirà alle persone di utilizzare i propri dispositivi in modo più comodo ed intuitivo.
Jong-Hee Han, Vice Chairman, CEO and Head of Samsung's Device eXperience Division, ha iniziato la conferenza stampa raccontando come l'intelligenza artificiale consentirà alle tecnologie connesse di migliorare la vita quotidiana delle persone rimanendo sempre non intrusiva.

"Con l'emergere dell'intelligenza artificiale, esperienze più intelligenti e migliori ridefiniranno il nostro modo di vivere", ha dichiarato Han. "L'ampio portafoglio di dispositivi potenti di Samsung, insieme alla ricerca di una collaborazione aperta, contribuirà a estendere l'intelligenza artificiale e l'iperconnettività a tutti".

Una volta erano semplici televisori

I nuovi televisori Samsung Neo QLED 8K QN900D montano un processore con AI integrata, NQ8 AI Gen 3, dotato di una rete neurale AI otto volte più veloce rispetto al modello precedente. Grazie a questo processore, sarà direttamente la televisione a migliorare automaticamente i contenuti a bassa risoluzione. In questo modo verrà offerta agli utenti un'esperienza visiva di qualità fino a 8K, grazie ad immagini molto più nitide e brillanti. Samsung Neo QLED 8K è anche dotato di Active Voice Amplifier Pro che analizza la voce e i rumori di sottofondo, sempre grazie l'Intelligenza Artificiale, per ottimizzare e migliorare l'esperienza di ascolto del televisore. Samsung offre anche innovative funzioni di accessibilità: le nuove TV sono dotate di una funzione per il linguaggio dei segni che può essere controllata con i gesti per non udenti, mentre per i non vedenti, la funzione Audio Subtitle trasforma in tempo reale i sottotitoli in audio. Samsung ha anche presentato il nuovo The Premiere 8K: è un proiettore dotato, non solo di un display da 150 pollici, ma anche della prima trasmissione 8K wireless al mondo per un proiettore. Con The Premiere 8K, gli utenti potranno vivere un'esperienza video come al cinema, ma comodamente seduti nel salotto della propria casa.

Samsung porta le potenzialità dell'AI negli schermi smart, con nuove funzioni per migliorare la qualità dell'audio e del video e la sicurezza degli utenti.

Il nuovo processore NQ8 AI Gen3 è dotato di un'unità di elaborazione neurale due volte più veloce rispetto al precedente modello, con un numero di reti neurali che passa da 64 a 512.

Robot, frigoriferi e piastre a induzione intelligenti

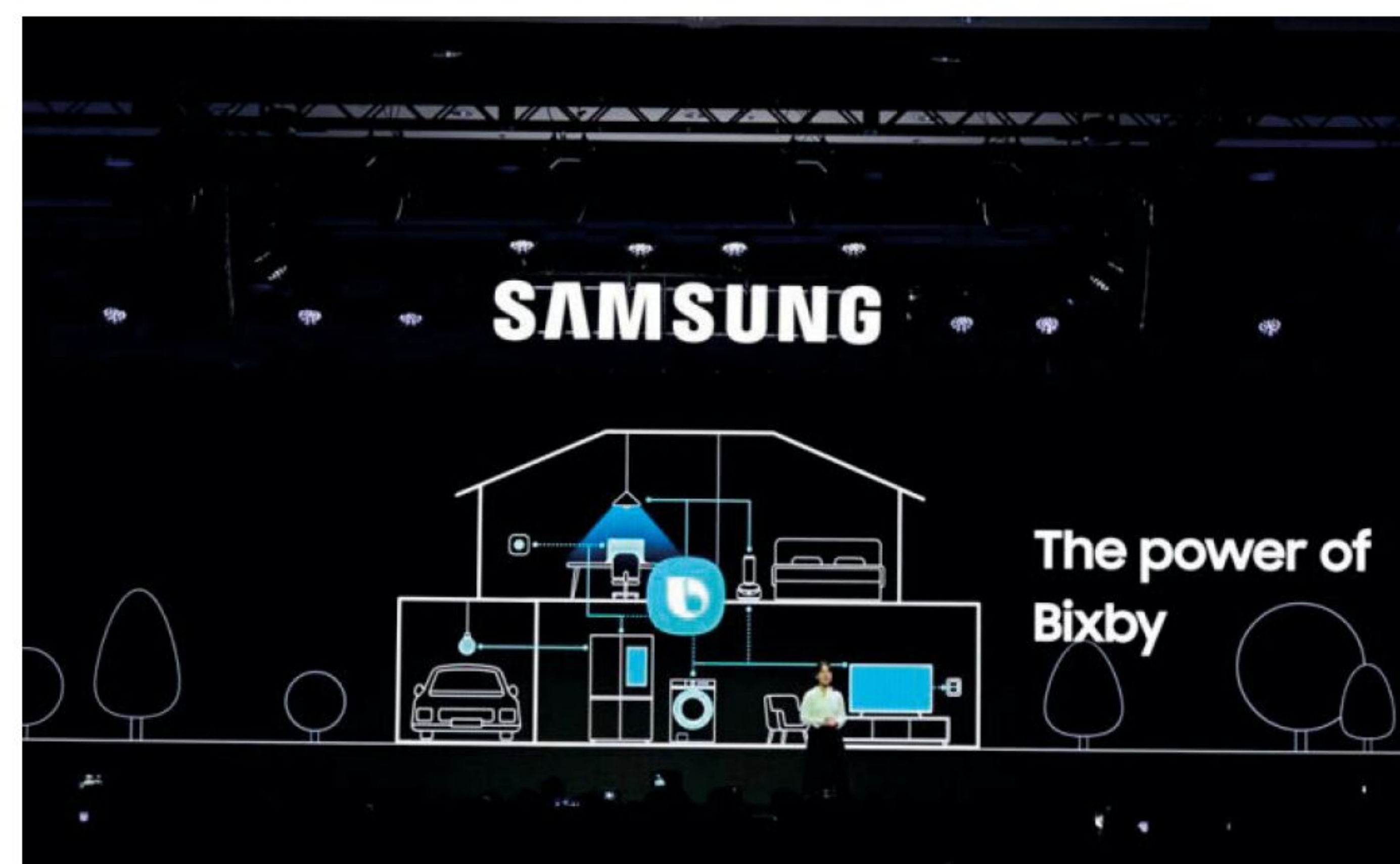
Samsung ha anche apportato importanti aggiornamenti a Ballie, il robot rotante presentato per la prima volta al CES 2020. Oggi Ballie è diventato il compagno dotato di Intelligenza Artificiale che può interagire con altri dispositivi smart per fornire servizi personalizzati, come occuparsi di attività di routine o proiettare immagini e video sulle pareti per visualizzare informazioni come il meteo o altri contenuti rilevanti, ovunque l'utente si trovi. Per portare a un livello superiore l'esperienza in cucina, Samsung ha presentato in America il frigorifero Bespoke AI Family Hub con 4 porte. Un elettrodomestico che monta uno schermo da 32" e dispone del nuovo AI Vision Inside: grazie ad una camera interna, il sistema è in grado di riconoscere fino a 33 diversi alimenti, suggerendo anche ricette che utilizzano tali ingredienti. L'utente può anche sfruttare la funzione "Utilizzo per data" che farà visualizzare sullo schermo una notifica quando la data di scadenza dell'alimento si avvicina. Queste funzioni, che sfruttano l'Intelligenza Artificiale, riducono anche lo spreco alimentare aiutando ad adottare uno stile di vita più responsabile dal punto di vista ambientale. La gamma di piani a induzione Anyplace porta la connettività e l'AI ad un'ulteriore evoluzione: le ricette salvate su Samsung Food potranno essere inviate allo schermo 7" del piano cottura, per poterle consultare comodamente mentre si cucina.

Nuova serie Galaxy Book4

Samsung ha lavorato per perfezionare ciò che un PC può eseguire, e ha collaborato con Microsoft per creare nuove esperienze connesse. Queste esperienze vengono ora migliorate grazie a nuove funzionalità di connettività che rendono la serie Galaxy Book4 più fluida, più intelligente e più flessibile. Grazie alle funzionalità dell'AI, Microsoft Copilot collega la serie Galaxy Book4 con gli smartphone Samsung Galaxy in modo che possano lavorare facilmente come se fossero un unico dispositivo iper connesso. Microsoft Copilot è in grado di trovare, leggere, e riassumere i messaggi di testo dallo smartphone dell'utente e persino di creare e inviare automaticamente messaggi direttamente dal PC. Non sarà più necessario aprire singolarmente le applicazioni, la serie Galaxy Book4 accederà alle funzioni e alle informazioni dello smartphone in modo rapido, intelligente ed autonomo.

Case a auto connesse

Samsung ha anche annunciato nuovi sviluppi nel settore automobilistico, a partire da una partnership con Hyundai Motor Group. Samsung e Hyundai hanno firmato un memorandum d'intesa, annunciato prima del CES. Un accordo in base al quale gli utenti avranno accesso ai servizi Home-to-Car e Car-to-Home, grazie alla connettività SmartThings. Haeyoung Kwon, Head of Infotainment Development Center and SDV Execution Sub-Division di Hyundai Motor Group, ha commentato così la partnership. "Attraverso l'utilizzo del software-defined vehicle di Hyundai Motor Group, SmartThings funzionerà ora con i veicoli Hyundai, Kia e Genesis attraverso l'app", ha dichiarato Kwon. "Tutti noi di Hyundai Motor Group siamo contenti della partnership con Samsung ed entusiasti delle nuove funzionalità che porteremo nei vostri veicoli attraverso una connettività più intelligente". Grazie a SmartThings, gli utenti potranno utilizzare i comandi vocali per eseguire a distanza le funzioni dell'auto, come l'accensione del riscaldamento anticipato o l'apertura e la chiusura dei finestrini. Dall'altra parte, la connettività SmartThings permetterà agli utenti di controllare le funzioni di casa dal proprio veicolo. Gli utenti potranno aprire e chiudere automaticamente le porte del garage in base alla posizione dell'auto e regolare la temperatura degli ambienti domestici. Tutte azioni che possono essere eseguite tramite comandi vocali.

I nuovi smart TV di Samsung saranno in grado di migliorare autonomamente sia la qualità video, che quella audio per un'esperienza senza paragoni.

Samsung è una delle aziende che sviluppa tecnologie per settori agli opposti. Dalle auto ai frigoriferi, passando per i robot. Il filo conduttore resta la gestione di ogni dispositivo da parte dell'Intelligenza Artificiale.

Dici Golf e il primo pensiero va all'icona Volkswagen, che in cinquant'anni di onorata carriera è stata venduta in 3,7 milioni di esemplari. Il restyling dell'ottava generazione, che può quindi essere definita come 8.5, si distingue esternamente soprattutto nella vista frontale, nel dettaglio grazie a gruppi ottici a LED dalla forma più sottile, con la tecnologia LED IQ. Light riservata ai modelli top di gamma che assicura una portata fino a 500 metri. Per la prima volta su una Golf viene poi offerto come optional il logo VW illuminato. Diversa anche la fattura dei gruppi ottici posteriori, ma nella vista di coda si nota anche il nuovo scudo paracolpi, che rinuncia ai precedenti finti terminali di scarico cromati.

Nella vista di coda si nota lo scudo paracolpi che rinuncia ai finti terminali di scarico.

ANTEPRIME

VOLKSWAGEN GOLF

La Golf festeggia il cinquantesimo compleanno con la generazione 8.5, restyling dell'ottava edizione concentrato prevalentemente nel muso. All'interno spicca il sistema di infotainment evoluto, mentre la gamma include sempre sia la GTI che le motorizzazioni TDI, oltre al modello Variant

Benzina, diesel, ibrida e plug-in

Sempre molto ricca la disponibilità di motorizzazioni, che conferma le versioni sportive GTI e GTE, ma rinuncia alla GTD al vertice della gamma turbodiesel, oltre che al motore di accesso 1.0 a benzina. Ma andiamo con ordine: si parte con la 1.5 TSI, offerta con due step di potenza, ovvero 115 e 150 CV, entrambi associati alla trasmissione manuale a 6 marce. Restando nell'ambito delle motorizzazioni a benzina non elettrificate, la gamma si completa con la 2.0 TFSI da 204 CV, equipaggiata con trazione integrale 4Motion e cambio DSG a 7 marce, modello di cui non è però certa l'importazione in Italia. Due step di potenza (115 e 150 CV) per le versioni mild hybrid 1.5 eTSI con cambio DSG a 7 rapporti, ma anche le plug-in hybrid, che arrivano ora fino a 100 km di autonomia in elettrico e propongono altrettanti livelli di potenza combinata: 204 CV per la eHybrid e 272 CV per la versione sportiva GTE. A proposito di sportività, sempre disponibile l'inossidabile GTI, non più prevista con trasmissione manuale e accreditata di 265 CV di potenza massima. Ultima, non certo in ordine di importanza, la 2.0 TDI, anche in questo caso offerta con potenze di 115 e 150 CV, la prima con cambio manuale a 6 marce, la seconda con il DSG a 7 rapporti.

Invariato il bagagliaio, mentre debutta una nuova presa d'aria sullo scudo paracolpi frontale, maggiorata nel caso delle versioni sportive GTE e GTI.

Le versioni plug-in hybrid possono essere ricaricate presso le colonnine di ricarica rapida a corrente continua DC con una potenza fino a 50 kW

Nuovo infotainment MIB4

Molto limitate le modifiche apportate all'abitacolo, concentrate prevalentemente sul sistema di infotainment, che sfrutta la nuova piattaforma MIB4 portata al debutto dalla ID.7 e successivamente estesa all'ultima generazione di Tiguan e Passat. Di serie lo schermo misura 10,4 pollici, mentre a richiesta e negli allestimenti al vertice della gamma cresce fino a 12,9 pollici. I comandi a sfioramento per controllare la temperatura del sistema di climatizzazione e il volume dell'impianto audio collocati nella parte inferiore dello schermo sono ora illuminati, mentre il nuovo assistente vocale IDA2 può essere utilizzato non solo per controllare funzioni come il climatizzatore, il telefono o il sistema di navigazione, ma anche per accedere alle informazioni online, dalle previsioni del tempo alle domande di cultura generale. Per la prima volta su una Golf è inoltre possibile richiedere l'haed-up display, oltre al sistema di parcheggio Park Assist Pro2. Quest'ultimo consente di spostare l'auto a distanza utilizzando uno smartphone, mentre il sistema Area View2 offre una visuale aerea a 360 gradi grazie alle immagini provenienti da quattro telecamere che consentono di vedere marciapiedi e strisce di delimitazione degli spazi di parcheggio in modo da facilitare le manovre.

Life, Style o R-Line

La Golf, nella versione 5 porte e Variant, è offerta negli allestimenti Life, Style e R-Line, mentre le versioni sportive Golf GTE e GTI costituiscono una gamma a sé stante con motorizzazioni dedicate. Life offre di serie dotazioni come climatizzatore automatico Climatronic, volante multifunzione rivestito in pelle, sistema di avviamento senza chiave Kessy Go, riconoscimento della segnaletica stradale, regolazione della velocità, sistema di ausilio al parcheggio anteriore e posteriore e Digital Cockpit, oltre a pacchetto cromato, specchietti retrovisori esterni con funzione Memory, funzione Wireless Charging per lo smartphone, illuminazione di cortesia esterna, sedili Comfort anteriori con supporto lombare e cruise control adattivo ACC. I due allestimenti al top della gamma, Style e R-Line, sono equivalenti ma posizionano diversamente la Golf. All'esterno, i cerchi in lega da 17 pollici, i paraurti personalizzati con listelli cromati nel design Style e i fari Performance con logo VW illuminato sul frontale sottolineano l'eleganza della Golf Style, che prevede anche sedili Comfort sportivi con rivestimenti in ArtVelours, regolazione elettrica a 14 vie per il sedile del conducente e luci soffuse a 30 colori. L'allestimento sportivo R-Line propone invece paraurti dedicati nel design R-Line con numerosi elementi in nero lucido, i rivestimenti dei sottoporta anch'essi in nero lucido e i cerchi in lega neri da 17 pollici con superfici esterne tornite. a specchio. All'interno spiccano invece il volante sportivo multifunzione rivestito in pelle con palette del cambio (per versioni con cambio automatico a doppia frizione DSG), il selettore del profilo di guida e i sedili sportivi top di gamma con rivestimenti in tessuto R-Line.

Sotto, la versione plug-in eHybrid Style, in basso la GTI.

L'erede della prima Golf GTI del 1976 eroga ora 265 CV di potenza massima, ma non è più offerta con la trasmissione manuale a 6 rapporti

La versione Variant è offerta con gli stessi allestimenti e motori della berlina.

Un'icona nata nel 1974

La prima Golf fu prodotta nello stabilimento Volkswagen di Wolfsburg alla fine di marzo del 1974, anche se il lancio ufficiale è datato maggio. Fino a quel momento, il marchio Volkswagen è stato associato al Maggiolino, quindi al layout con motore e trazione posteriori. All'inizio degli anni Settanta quindi, la prima Golf, così come la Passat, la Scirocco e la Polo, hanno inaugurato la nuova generazione identificata dal motore e della trazione anteriori. Uno schema che, grazie anche alla grande versatilità garantita dal portellone e dagli schienali ribaltabili dei sedili posteriori, associati alla pulizia del design firmato Giorgetto Giugiaro nel caso appunto della Golf, ha portato a un successo confermato dalla milionesima Golf uscita dalla catena di montaggio già nell'ottobre 1976. Ma questo è solo l'inizio: nelle sette generazioni successive, è sempre stata la Golf a dettar legge, distinguendosi non solo per la sua proverbiale qualità costruttiva, ma anche per aver proposto soluzioni tecnologiche sofisticate come il catalizzatore, il sistema antibloccaggio dei freni, gli air bag e la trazione integrale. Il segreto del successo della Golf sta anche nel fatto che i progettisti hanno trasferito il DNA del primo modello alle generazioni successive, senza stravolgere il classico design, ma migliorando continuamente in termini di comfort e disponibilità di innovativi sistemi di ausilio alla guida. Non sono poi da dimenticare le varianti sul tema, come la Variant, la Cabriolet e la Sportsvan, oltre alla e-Golf completamente elettrica e i modelli sportivi nobilitati dalle sigle GTI, GTD , GTE e l'ammiraglia Golf R. La Golf è stata una delle prime vetture del segmento a offrire la guida assistita tramite il Travel Assist, ma anche a proporre la tecnologia Car2X per segnalare in anticipo eventuali pericoli e prevenire gli incidenti.

In occasione della manifestazione Ice Race che si è svolta in Austria, Volkswagen ha mostrato in anteprima la nuova Golf R (sopra), che debutterà ufficialmente quest'estate. Confermata la presenza della trazione integrale 4Motion.

La GTI non è attualmente la versione più potente della gamma, visto che la GTE offre 7 CV in più, per un totale di 272 CV complessivi

ANTEPRIME

FORD KUGA

Look rinnovato per uno dei SUV più apprezzati del segmento, che abbandona la motorizzazione a gasolio a favore della tecnologia ibrida. Le prime consegne sono previste in primavera

A destra, l'allestimento ST Line, improntato alla sportività, a differenza di Active, sopra, dalla vocazione off-road.

Le premesse non sono affatto da sottovalutare: Kuga è stato l'ibrido plug-in più venduto in Europa nel 2021 e 2022, e le proiezioni lo danno come candidato a replicare il successo anche nel 2023. Dopo quattro anni di onorata carriera è giunto il momento di aggiornarsi, con un restyling evidente soprattutto nel frontale, che replica la sempre più diffusa moda di ingrandire la calandra, aggiungendo in questo caso gruppi ottici più sottili, ovviamente a LED e uniti da una barra luminosa che mette ancora più in evidenza l'Ovale blu al centro della mascherina. Tre gli allestimenti estetici: Titanium, ST Line per sottolinearne la sportività, mentre Active è più orientato al mondo off-road, caratteristica esaltata nelle versioni a trazione integrale.

La capacità di traino di 2.100 kg pone la nuova Kuga ai vertici della classe e consente di trasportare anche un box per i cavalli

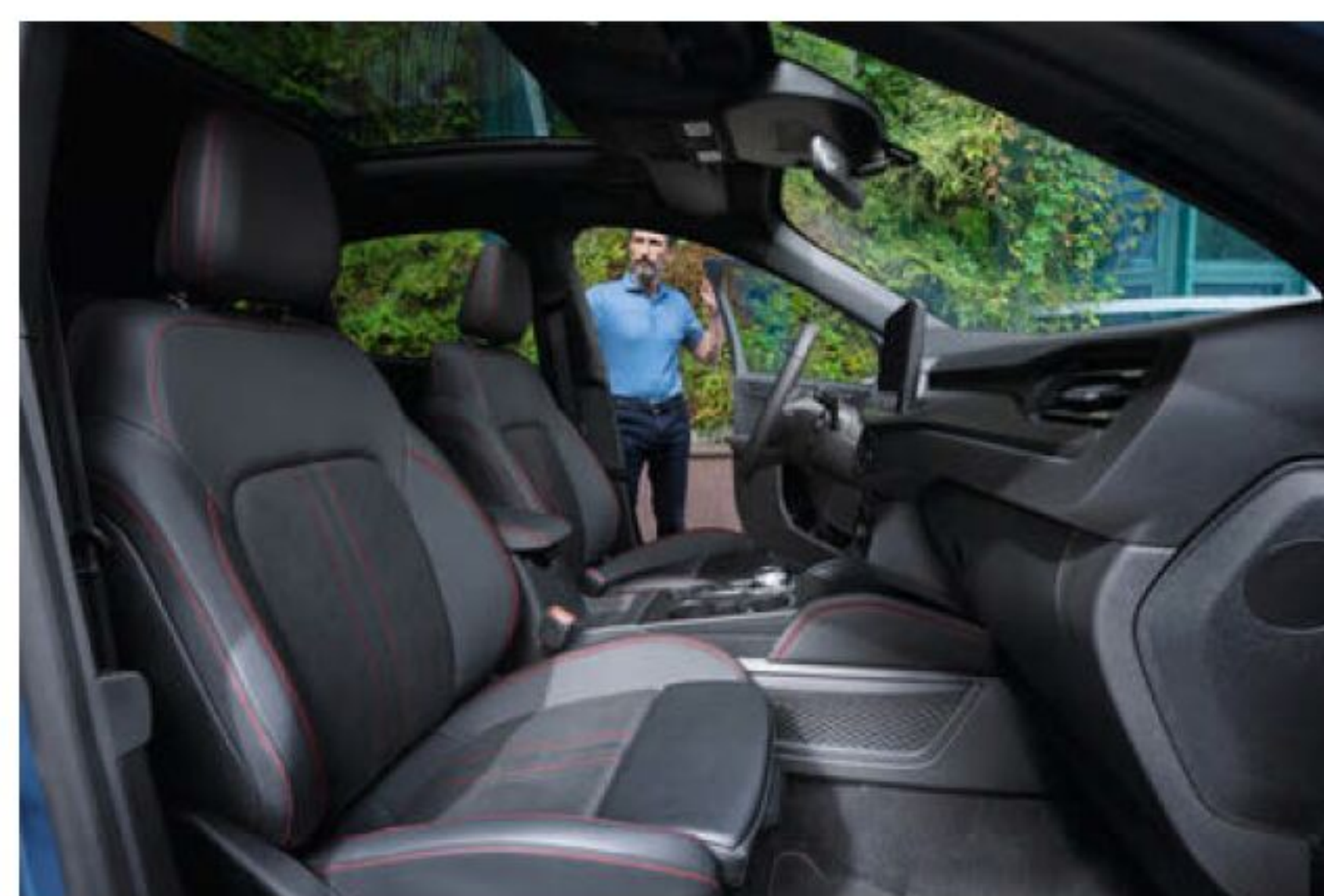
Sopra, il dettaglio dello specchietto retrovisore che include la segnalazione dei veicoli provenienti dall'angolo cieco, sulla destra la coda dell'allestimento Active.

1.5 Ecoboost oppure 2.5 hybrid e plug-in

Sotto il cofano della versione per così dire base si trova il 3 cilindri Ecoboost di 1,5 litri di cilindrata, caratterizzato da una potenza massima di 150 CV e associato alla sola trazione anteriore. Poi si passa alla versione full hybrid, in questo caso equipaggiata con un 4 cilindri di 2,5 litri e offerta sia in versione a trazione anteriore (180 CV) che integrale (183 CV). I dati salienti dichiarati per questa versione sono l'autonomia massima di 900 km e la capacità di funzionare per il 64% del tempo in modalità elettrica nei percorsi urbani. La versione plug-in hybrid, esclusivamente a trazione integrale, adotta sempre lo stesso 4 cilindri di 2.500 cc, ma grazie all'elettrificazione raggiunge una potenza combinata di 243 CV e può percorrere in media fino a 69 km in modalità 100% electric. Da segnalare infine un dato spesso sottovalutato: la capacità di traino di 2.100 kg, un dato ai vertici della classe che consente di trasportare anche un box per i cavalli. Non più previsto il motore a gasolio in nome di una transizione ecologica che porterà Ford a proporre in Europa auto e veicoli commerciali esclusivamente elettrici entro il 2035.

La capienza del vano bagagli varia a seconda della posizione del divano scorrevole.

Lo schermo da 13″ gestisce il sistema multimediale Sync 4, dalla potenza di calcolo radoppiata rispetto alla precedente tecnologia

La nuova Kuga è costruita presso lo stabilimento di Valencia, in Spagna.

I sedili comfort (optional) sono approvati da AGR, organizzazione leader nel settore della salute della colonna vertebrale.

Maxi schermo e divano scorrevole

Anche per quanto riguarda la plancia si è seguita la dilagante moda di offrire schermi sempre più grandi, in questo caso da 13,2 pollici con sistema di infotainment Sync 4, caratterizzato da una potenza di calcolo doppia rispetto alla precedente tecnologia. La connettività 5G assicura un accesso rapido alle informazioni in cloud, e integra la navigazione connessa con avvisi su traffico, meteo e pericoli. Di serie anche Alexa Built-in per accedere all'assistente vocale, porre domande o controllare dispositivi di domotica. L'adozione di un comando circolare per la trasmissione ha consentito di aumentare la capienza dei vani portaoggetti sul tunnel, mentre la versatilità dell'abitacolo è esaltata dal divano scorrevole, che consente di aumentare lo spazio posteriore per le gambe fino a oltre 1 metro oppure di incrementare fino a 140 litri lo spazio extra nel bagagliaio. I sedili comfort (optional) con regolazione elettrica e memorie sono approvati da AGR, organizzazione leader nel settore della salute della colonna vertebrale. La nuova Kuga è costruita in Europa presso lo stabilimento Ford di Valencia in Spagna, dove si utilizzano tecnologie come la stampa 3D, per una produzione altamente precisa e sostenibile e l'utilizzo dell'intelligenza artificiale, che lavora fianco a fianco degli ingegneri per garantire i più elevati standard di qualità. A

ANTEPRIME

PORSCHE MACAN

La nuova versione del SUV tedesco è solo elettrica e disponibile in due versioni: Macan 4 da 408 CV e Macan Turbo da 639 CV. Prezzi rispettivamente di 88.187 e 121.242 euro

Dopo la berlina sportiva Taycan arriva la seconda generazione di Macan a completare la gamma elettrica della Casa di Zuffenhausen, anche in questo caso con un prodotto dalle prestazioni degne della migliore tradizione Porsche. Le versioni al lancio, previsto per la seconda metà dell'anno, sono due: Macan 4 e Macan Turbo, la prima accreditata di 408 CV di potenza e 650 Nm di coppia massima, con la funzione overboost attiva, mentre le performance del modello più potente sono ancora più eclatanti: 639 CV e 1.130 Nm. Il dato relativo al peso non è ancora stato annunciato dalla Casa, ma le prestazioni sì: 5,2 secondi per l'accelerazione da 0 a 100 km/h e 220 km/h di velocità massima per il modello per così dire base, mentre nel caso della Turbo si passa a 3,3 secondi e 260 km/h.

Il passo è cresciuto di 86 mm rispetto al modello precedente, per un totale di 2.893 mm. Macan misura invece 4.784 mm in lunghezza

Grande cura aerodinamica: CX=0,25

L'estetica della nuova nata, che misura 4.784 mm in lunghezza, 1.938 mm in larghezza e 1.622 mm in altezza, riprende le soluzioni stilistiche introdotte con la Taycan nel muso, mentre la coda può essere considerata una rivisitazione del modello precedente in chiave più sportiva. Rispetto al quale, il passo è cresciuto di 86 mm, per un totale di 2.893 mm, una misura comunque controbilanciata da sbalzi ridotti nella parte anteriore e posteriore tipica dei modelli elettrici. Degno di nota il valore di resistenza aerodinamica (CX di 0,25), ottenuto grazie al sistema Porsche Active Aerodynamics (PAA) che si fregia di elementi attivi e passivi, tra cui lo spoiler posteriore adattivo, le alette di ventilazione attive sulle prese d'aria anteriori e le coperture flessibili presenti nel sottoscocca carenato.

Dinamica di guida da vera Porsche

Dopo aver provato la Taycan non abbiamo dubbi sulla guidabilità del nuovo SUV elettrico, comunque sia, anche sulla carta gli ingredienti per portare al risultato promesso dagli ingegneri della Casa tedesca ci sono proprio tutti: sistema di ripartizione della coppia tra i due assi cinque volte più veloce rispetto alla tecnologia convenzionale, differenziale posteriore autobloccante a controllo elettronico e asse posteriore sterzante solo per citarne alcuni. Ma senza dimenticare le sospensioni pneumatiche, di serie sulla Turbo, con sistema PASM (Porsche Active Suspension Management) di regolazione elettronica degli ammortizzatori, dispositivo quest'ultimo proposto anche in caso di sospensioni convenzionali. Il PASM adotta ora ammortizzatori con tecnologia a doppia valvola per assicurare un range più ampio tra l'assetto comfort e quello prestazionale, con differenze molto più marcate tra i diversi programmi di guida.

La prima volta della piattaforma PPE (Premium Platform Electric)

La base è la piattaforma progettata per i modelli elettrici del Gruppo Audi/Volkswagen, utilizzata per la prima volta da Porsche e caratterizzata da una batteria agli ioni di litio alloggiata nel sottoscocca. Nella fattispecie di tratta di un'unità dalla capacità lorda di 100 kWh, di cui si possono utilizzare attivamente fino a 95 kWh, e con tecnologia 800 volt. La batteria può essere caricata dal 10 all'80% in un tempo di circa 21 minuti presso le apposite colonnine di ricarica rapida. Nelle stazioni di ricarica a 400
Volt, una sorta di interruttore ad alta tensione inserito nella batteria consente di effettuare una ricarica sfruttando il sistema di Bank Charging, che permette di scindere la batteria da 800 Volt in due accumulatori, ciascuno dalla tensione nominale di 400 Volt. In questo modo non è necessario dover ricorrere a un booster ad alta tensione aggiuntivo, fino a 135 kW. La ricarica in corrente alternata fino a 11 kW può essere invece effettuata mediante le wallbox ad uso domestico. I due motori elettrici, uno per ogni asse, consentono di recuperare fino a 240 kW di potenza in fase di decelerazione, mentre l'autonomia media secondo il ciclo WLTP arriva fino a 613 km per la Macan 4 e fino a 591 km per la Turbo.

Il posteriore della Turbo si riconosce per i due sfoghi d'aria laterali. Il lunotto è molto più inclinato rispetto al passato.

Tra gli optional debutta l'head-up display con realtà aumentata in cui gli elementi grafici sembrano perfettamente integrati nel mondo reale

Doppio vano bagagli

I minori ingombri meccanici tipici della configurazione full electric si riflettono, oltre che in una migliore abitabilità rispetto alle auto convenzionali, in una maggiore capienza del vano bagagli: a seconda del modello e dell'equipaggiamento, la capacità di carico del bagagliaio posteriore può raggiungere 540 litri, mentre il secondo vano bagagli anteriore è accreditato di una capacità di 84 litri. Il volume totale risulta così superiore di 127 litri rispetto al modello precedente, mentre abbattendo lo schienale dei sedili posteriori si raggiungono 1.348 litri. Degna di nota infine anche la capacità massima di traino di 2.000 kg.

Le ruote posteriori sterzanti esaltano il dinamismo della nuova Macan sui tracciati misti.

Quadro strumenti curvilineo

Dalla Taycan, la nuova Porsche elettrica ha ripreso anche il layout della plancia, che si fa immediatamente notare per il quadro strumenti curvilineo da 12,6 pollici che si somma allo schermo centrale da 10,9 pollici. Anche il passeggero anteriore può visualizzare informazioni, regolare le impostazioni del sistema di infotainment o riprodurre contenuti in streaming attraverso lo schermo opzionale da 10,9 pollici. la Porsche Driver Experience include anche un head-up display con tecnologia di realtà aumentata, con gli elementi virtuali, come le frecce per la navigazione, integrati visivamente nel mondo reale praticamente senza soluzione di continuità. L'immagine appare al guidatore a una distanza di 10 metri e corrisponde al formato di un display da 87 pollici. Non manca l'assistente vocale "Hey Porsche", che suggerisce percorsi, comprese le soste di ricarica, mentre grazie al nuovo Porsche App Centre, i passeggeri possono accedere facilmente alle app più diffuse di fornitori terzi e installarle direttamente sulla nuova Macan. **A**

TOYOTA GR YARIS

Proposta ora solo in allestimento Circuit, la nuova GR Yaris offre anche il cambio automatico a 8 rapporti, mentre il 3 cilindri di 1,6 litri eroga 280 CV e 390 Nm di coppia

In un mondo di auto sempre più connesse, elettrificate e rispettose dell'ambiente ma spesso non altrettanto coinvolgenti, Toyota lascia ancora spazio alla passione, presentando il Model Year 2024 di GR Yaris, un modello che ha conquistato gli appassionati fin dalla sua prima apparizione nell'ottobre del 2020. Nessuno stravolgimento, ma un generale affinamento che ha riguardato prevalentemente la meccanica. A partire sì dal motore, ma passando soprattutto per il cambio, con un automatico a 8 rapporti in alternativa al già conosciuto 6 marce manuale. Si chiama Gazoo Racing Direct Automatic Transmission ed è stato progettato con l'obiettivo prioritario di assicurare la massima rapidità in scalata, adottando un software in grado di rilevare anche come il guidatore sta utilizzando i freni e l'acceleratore e anticipando all'occorrenza il cambio marcia in modo da gestire nel migliore dei modi eventuali cambiamenti nel comportamento del veicolo. Per massimizzare l'affidabilità e assicurare prestazioni adeguate anche in caso di utilizzo in condizioni estreme, la nuova trasmissione è associata a un apposito radiatore supplementare. Oltre che sugli altri parametri vitali, i programmi di guida Eco, Normal e Sport intervengono anche sulla logica di gestione del cambio, che prevede comunque la modalità manuale.

19 CV in più e modifiche meccaniche in funzione dell'affidabilità

Sotto il cofano anteriore si trova sempre lo stesso 3 cilindri turbo di 1,6 litri, ma potenziato da 261 a 280 CV, mentre la coppia massima è cresciuta di 30 Nm, da 360 e 390. Un potenziamento accompagnato da alcune modifiche meccaniche per non compromettere l'affidabilità, nello specifico la distribuzione rinforzata, valvole di scarico realizzate con un diverso materiale e nuovi pistoni leggeri con fasce elastiche più resistenti all'usura. È stata inoltre aumentata la pressione del sistema di iniezione e aggiunto un nuovo sensore di pressione di aspirazione. In corrispondenza dell'intercooler si è invece aggiunto un impianto per nebulizzare acqua e migliorarne il rendimento in presenza di temperature particolarmente elevate, proprio come nel caso della prima generazione della Lancia Delta Integrale Evoluzione.

Il cambio automatico a 8 rapporti con convertitore di coppia è stato sviluppato con un occhio di riguardo alla prontezza di risposta in scalata.

Sopra, il 3 cilindri turbo di 1,6 litri è stato modificato meccanicamente per mantenere inalterata l'affidabilità.

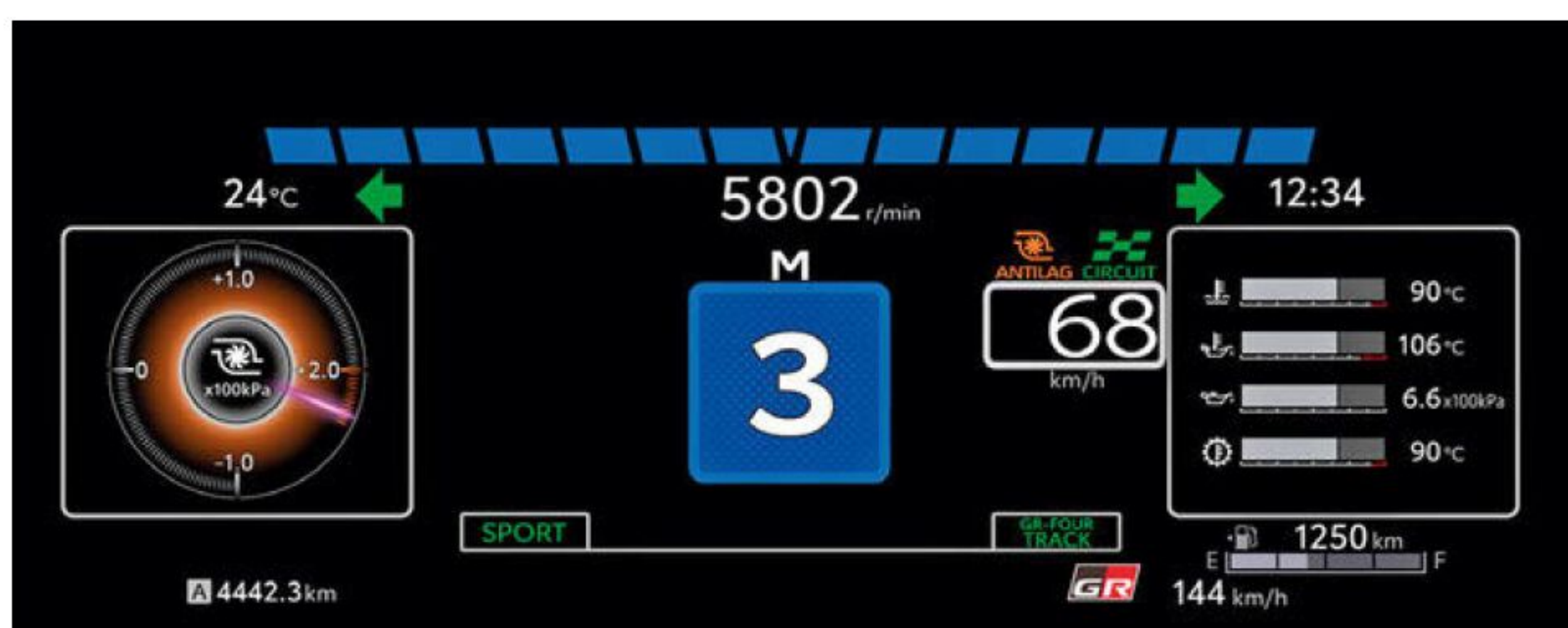
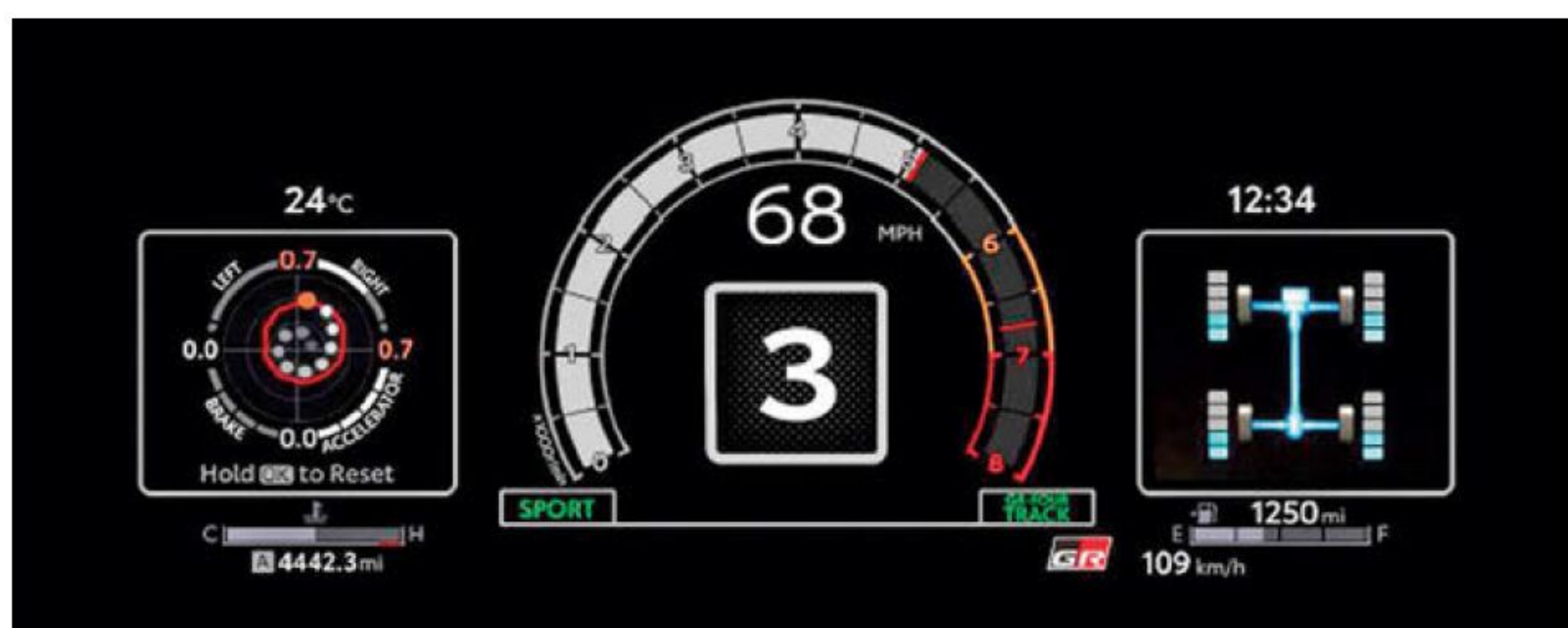
La differenza estetica più evidente riguarda la prese d'aria frontali, mentre nella coda cambia solo qualche dettaglio minore

Scocca irrigidita

Le modifiche non si limitano però alla meccanica, visto che si è lavorato anche per irrigidire la scocca, obiettivo ottenuto grazie all'aumento del 13% circa delle saldature a punti e all'applicazione del 24% in più di adesivo strutturale. Confermato invece lo schema delle sospensioni, con avantreno di tipo McPherson e doppi bracci oscillanti al posteriore, anche se, grazie all'esperienza maturata nel mondo racing, sono stati aggiunti bulloni per il fissaggio degli ammortizzatori anteriori in modo da ridurre i disallineamenti che potrebbero essere causati in caso di deformazione della boccola superiore nella guida al limite. Modificata infine anche la taratura di molle e ammortizzatori per migliorare maneggevolezza e tenuta di strada.

Nuovo Digital Cockpit

Le modifiche all'interno dell'abitacolo riguardano l'abbassamento di 50 mm del bordo superiore della plancia per aumentare il campo visivo del pilota, oltre allo schermo nuovo sistema multimediale comune agli altri modelli della gamma Yaris. La seduta è stata abbassata di 25 mm, mentre di fronte al guidatore si trova il nuovo digital cockpit da 12,3 pollici con due layout: normale e sport, quest'ultimo con una visualizzazione delle informazioni incentrata sulle prestazioni sportive. Nella versione con cambio automatico, la visualizzazione include la temperatura dell'olio della trasmissione e un avviso visivo e sonoro per avvertire il pilota quando il regime di rotazione del motore è troppo alto per autorizzare una scalata. Oltre che con i paddles dietro il volante, il cambio può essere utilizzato in manuale attraverso la tradizionale leva sul tunnel, da tirare indietro per salire di marcia e da spingere in per scalare, una logica ripresa dal mondo racing e caldeggiata dal promosso dal Master Driver e Chairman di Toyota Motor Corporation Akio Toyoda (alias “Morizo”).

La seduta è stata abbassata di 25 mm, il bordo superiore della plancia di 50 mm. Debutta anche il Digital Cockpit da 12,3″

La visualizzazione sport del Digital Cockpit mette in primo piano i parametri vitali della meccanica. I paddles del cambio ruotano insieme al volante.

I sedili sportivi sono stati abbassati di 25 mm, mentre la leva del cambio automatico sul tunnel, se usata in manuale, segue la logica delo mondo racing: + indietro e – in avanti.

Fuori cambia poco

Per distinguere il nuovo Model Year occorre un occhio attento, visto che le modifiche estetiche riguardano prevalentemente gli scudi paracolpi, con quello anteriore caratterizzato da prese d'aria laterali maggiorate, oltre che dalla nuova rete in acciaio per la griglia inferiore, ottimizzata per ottenere un miglior equilibrio tra spessore, resistenza e riduzione del peso. Al posteriore è stato invece ottimizzato l'estrattore d'aria per una migliore estrazione dei flussi provenienti dal sottoscocca. I fendinebbia e le luci di retromarcia sono ora integrati nei gruppi ottici anziché separati nella parte inferiore del paraurti come in passato, mentre alle precedenti tinte di carrozzeria sia aggiunge il nuovo Precious Metal. Da segnalare infine l'arrivo di nuove edizioni speciali ispirate al Campionato del Mondo Rally (WRC): la Sébastien Ogier Special Edition e la Kalle Rovanperä Special Edition. 🅰

ANTEPRIME

LEXUS UX 300H

Sostituisce la precedente versione 250h, rispetto alla quale si caratterizza per la maggior potenza complessiva (+15 CV). Disponibile sia a trazione anteriore che integrale, offre a richiesta un nuovo sistema multimediale con schermo da 12,3”

I riflettori sono puntati sul crossover compatto LBX, ma anche UX, una delle Lexus più vendute in Europa, si è aggiornata per essere ancora più appetibile e competitiva. La novità più rilevante riguarda la versione a trazione integrale, che monta un motore elettrico a magneti permanenti sull'asse posteriore in sostituzione del precedente a induzione, con il risultato di una potenza massima cresciuta da 7 a 41 CV. Così la potenza massima combinata raggiunge un picco di 199 CV, equivalenti a un aumento dell'8% rispetto ai 184 CV erogati dalla UX 250h appena uscita di listino. Il nuovo sistema ibrido di quinta generazione rimpiazza inoltre la precedente batteria al nichel-metal idruro da 180 celle e 216 volt di tensione con un accumulatore più efficiente agli ioni di litio, da 60 celle e 222 volt.

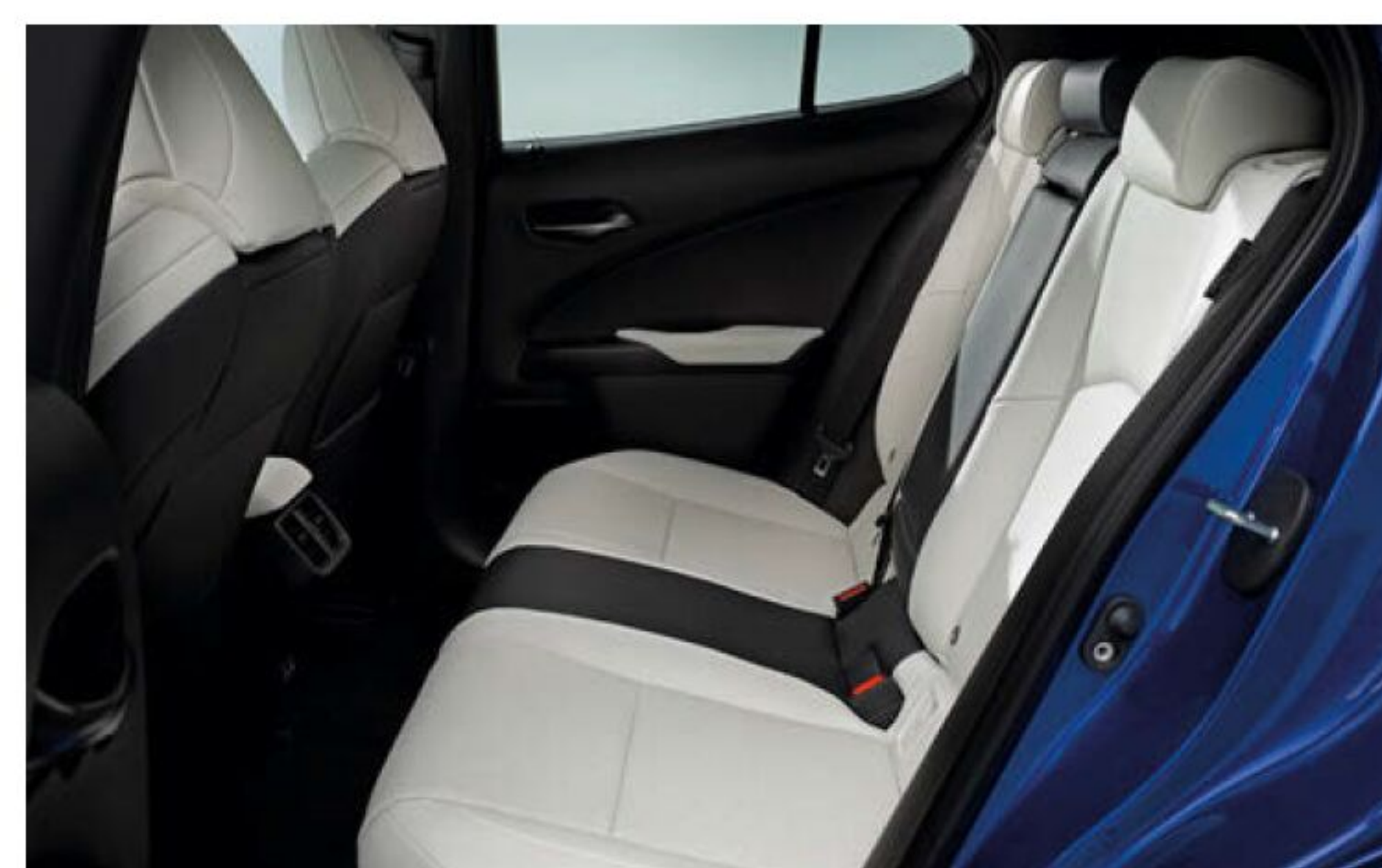
Accelerazione più brillante

Così il tempo per scattare da 0 a 100 km/h scende dagli 8,7 secondi della UX 250h agli attuali 7,9 secondi, ma anche il modello a trazione anteriore offre prestazioni migliori grazie al nuovo sistema ibrido: 0-100 km/h in 8,1 secondi in luogo dei precedenti 8,5. Nella versione a trazione integrale, un diverso software di gestione della coppia tra i due assi ha consentito di ottenere una migliore guidabilità, anche in virtù della maggiore potenza erogata dal motore posteriore.

La dotazione di sicurezza include una telecamera frontale per individuare eventuali pericoli nella guida in città a bassa andatura

L'esterno è rimasto sostanzialmente invariato rispetto alla precedente 250h.

Migliorie anche nell'abitacolo

Per quanto riguarda invece l'abitacolo, da segnalare la disponibilità a richiesta di un nuovo display digitale da 12,3 pollici, personalizzabile sia nell'aspetto che per quanto riguarda il tipo di informazioni fornite; anche il touchscreen multimediale da 8 pollici è stato aggiornato. Tra gli optional figura ora la nuova tinta per gli interni Light Sand, oltre al pacchetto di rivestimenti con sedili in tessuto o pelle sintetica, e con pelle sintetica per il volante riscaldato e il pomello del cambio. Il volante è stato aggiornato per integrare una telecamera Driver Monitor che controlla costantemente l'attenzione del guidatore e riconosce se ha perso la concentrazione per stanchezza o malessere. Quando il guidatore non risponde agli avvisi, il monitor attiva il Driver Emergency Stop, portando il veicolo a un arresto controllato e attivando le luci di emergenza. Sempre in tema di sicurezza, la dotazione aggiunge due contenuti: la telecamera anteriore per individuare i pericoli a bassa velocità in città, come pedoni in procinto di attraversare o che camminano lungo il bordo della strada, auto parcheggiate e ciclisti, e le luci di pericolo posteriori lampeggianti che si attivano automaticamente ad alta velocità in caso di rischio di collisione con un veicolo che segue. **A**

Il nuovo display digitale da 12,3" può assumere diverse configurazioni a seconda dei desideri del guidatore. I rivestimenti interni sono ora offerti anche nella tinta Light Sand.

Per affrontare i terreni più impervi, l'assetto è rialzato di 65 mm, mentre gli pneumatici sono all terrain

ANTEPRIME

AUDI Q8 E-TRON EDITION DAKAR

Un'edizione speciale della Q8 e-tron per celebrare il rally-raid più impegnativo al mondo. Realizzata in soli 99 esemplari, questa versione festeggia anche la vittoria alla Dakar firmata Audi

Porsche 911 Dakar e Lamborghini Huracán Sterrato hanno inaugurato il filone della auto ispirate alla Dakar, ora Audi prova a ripercorrere la stessa strada, ma non con la supercar R8, bensì con il maxi SUV Q8 in versione completamente elettrica. La base è infatti la Q8 55 e-tron, anche se la versione Edition Dakar si fa immediatamente notare per l'assetto rialzato di 65 mm, oltre che per la presenza di pneumatici specifici all terrain General Grabber AT3 265/60-18. Quanto basta per affrontare in scioltezza i terreni più impervi, potendo contare anche su una luce minima da terra di 220 millimetri e su una profondità di guado di 300 mm.

Programma Lift per i passaggi più impegnativi

Selezionando il programma Llift attraverso il sistema Audi Drive Selec, è possibile però rialzare ulteriormente l'assetto di 17 mm (portando la vettura a +82 mm rispetto alla Q8 55 e-tron quattro), raggiungendo così angoli d'attacco, dosso e uscita rispettivamente di 21, 19 e 28 gradi e attivando contemporaneamente una specifica taratura e logica di gestione delle sospensioni pneumatiche adattive. Al crescere della velocità, l'assetto si abbassa gradualmente rispetto al setup standard: di 15 mm a partire da 85 km/h, di ulteriori 17 mm da 100 km/h e di altri 13 millimetri da 120 km/h in modo da favorire stabilità, aerodinamica e autonomia.

Il portapacchi sul tetto ha una portata di 40 kg ed è corredato di una borsa con relative cinghie di fissaggio.

Colorazione nero Mythos e single frame in tinta carrozzeria

Un altro elemento distintivo di questa versione a tiratura limitata di 99 esemplari è la colorazione nero Mythos con single frame in tinta carrozzeria. Ma le differenze rispetto alla Q8 55 e-tron riguardano anche i passaruota allargati, derivati dalla SQ8 e-tron, per far fronte alle carreggiate ampliate di 39 mm. All'apertura delle porte, luci a LED proiettano a terra la scritta Edition Dakar, che propone anche una cover specifica per la chiave a transponder e pellicole decorative ispirate al prototipo full electric con range extender Audi RS Q e-tron. Completano il quadro, la numerazione progressiva in corrispondenza dei montanti posteriori per identificare ogni singola vettura. Da non sottovalutare infine il portapacchi sul tetto, caratterizzato da una portata di 40 kg e corredato di una borsa con cinghie di fissaggio.

Pacchetto S line e dettagli interni rossi

All'interno dell'abitacolo spicca la presenza di serie del pacchetto interni S line con sedili sportivi e rivestimenti in similpelle e microfibra Dinamica, ma senza dimenticare il volante sportivo multifunzione, il cielo vettura in nero e la pedaliera in acciaio inox. Gli inserti decorativi sono realizzati in alluminio spazzolato opaco, materiale utilizzato anche per i listelli sottoporta. La sezione superiore della plancia è in similpelle nera, mentre il pacchetto cuciture in rosso a contrasto, di derivazione Audi Sport, è esteso alle sedute, alla corona del volante, alle protezioni per le ginocchia lungo la consolle e ai braccioli laterali. Anche le cinture di sicurezza sono personalizzate con un bordino rosso, mentre i tappetini sono impreziositi dal logo Edition Dakar.

Stessa meccanica della Q8 55 e-tron quattro

Dal punto di vista meccanico non si segnalano invece differenze rispetto alla Q8 55 e-tron quattro, dalla quale la Edition Dakar eredita la capacità nominale della batteria di 114 kWh (106 kWh netti), la trazione integrale quattro elettrica affidata a due motori a elettroni – uno in corrispondenza di ciascun assale – la potenza di 408 CV e la coppia massima di 664 Nm. Il tutto per un tempo dichiarato di 5,9 secondi nell'accelerazione da 0 a 100 km/h e una velocità massima, autolimitata, di 200 km/h, mentre l'autonomia indica 450 chilometri nel ciclo di omologazione WLTP. A

Il frontale richiama
la nuova Kona,
ma anche i cerchi
si distinguono per
il nuovo design.

ATTUALITÀ

HYUNDAI BAYON

Cambia nell'estetica, riprendendo alcune soluzioni della nuova Kona, si arricchisce nelle dotazioni, ma la seconda generazione del SUV compatto coreano ripropone la stessa versatilità del modello precedente

L'estetica è sempre più un aspetto determinante nell'acquisto di un'auto, motivo per cui che la Casa coreana ha deciso di rendere più moderno e attuale il look di un modello nato con il principale obiettivo di essere molto pratico e funzionale. Bayon Offre infatti un abitacolo e un vano bagagli molto accoglienti in rapporto alle dimensioni relativamente compatte (4,18 metri in lunghezza). Lo stile del frontale riprende le soluzioni stilistiche della nuova Kona, mentre la vista laterale ripropone lo stesso profilo cuneiforme, ma dal look più moderno grazie al nuovo design dei cerchi in lega, offerti nelle misure di 16 e 17 pollici. Cambiamo anche il design dei gruppi ottici posteriori e dello scudo paracolpi e debuttano nuove tinte per la carrozzeria: Lumen Grey Pearl, Meta Blue Pearl, Lucid Lime Metallic e Vibrant Blue Pearl, che possono essere abbinate al tetto a contrasto in Phantom Black.

Aggiornamenti Over the Air

Rivisto anche l'abitacolo, in cui spicca la plancia, che alloggia un cockpit digitale più sofisticato, mentre le funzioni di infotainment sono state migliorate con l'introduzione degli aggiornamenti delle mappe Over the Air (OTA). Il sistema multimediale propone uno schermo da 10,25 pollici integrato da Apple CarPlay e Android Auto wireless. Disponibile anche il cluster digitale configurabile da 10,25 pollici, già molto apprezzato nella versione precedente, a cui si aggiunge il caricatore wireless e l'ultimo aggiornamento della telematica Bluelink. Nel nuovo modello tutte le luci interne sono a LED, con la tecnologia di ambient lighting anteriore multicolore che consente ai passeggeri di modificare il colore diffuso in abitacolo.

L'abitacolo è illuminato con luci a LED che cambiano colore in funzione dei gusti del guidatore. Nuovo anche il monitor da 10,25 pollici

L'abitacolo è sempre accogliente, anche per quanto riguarda la sistemazione dei passeggeri posteriori.

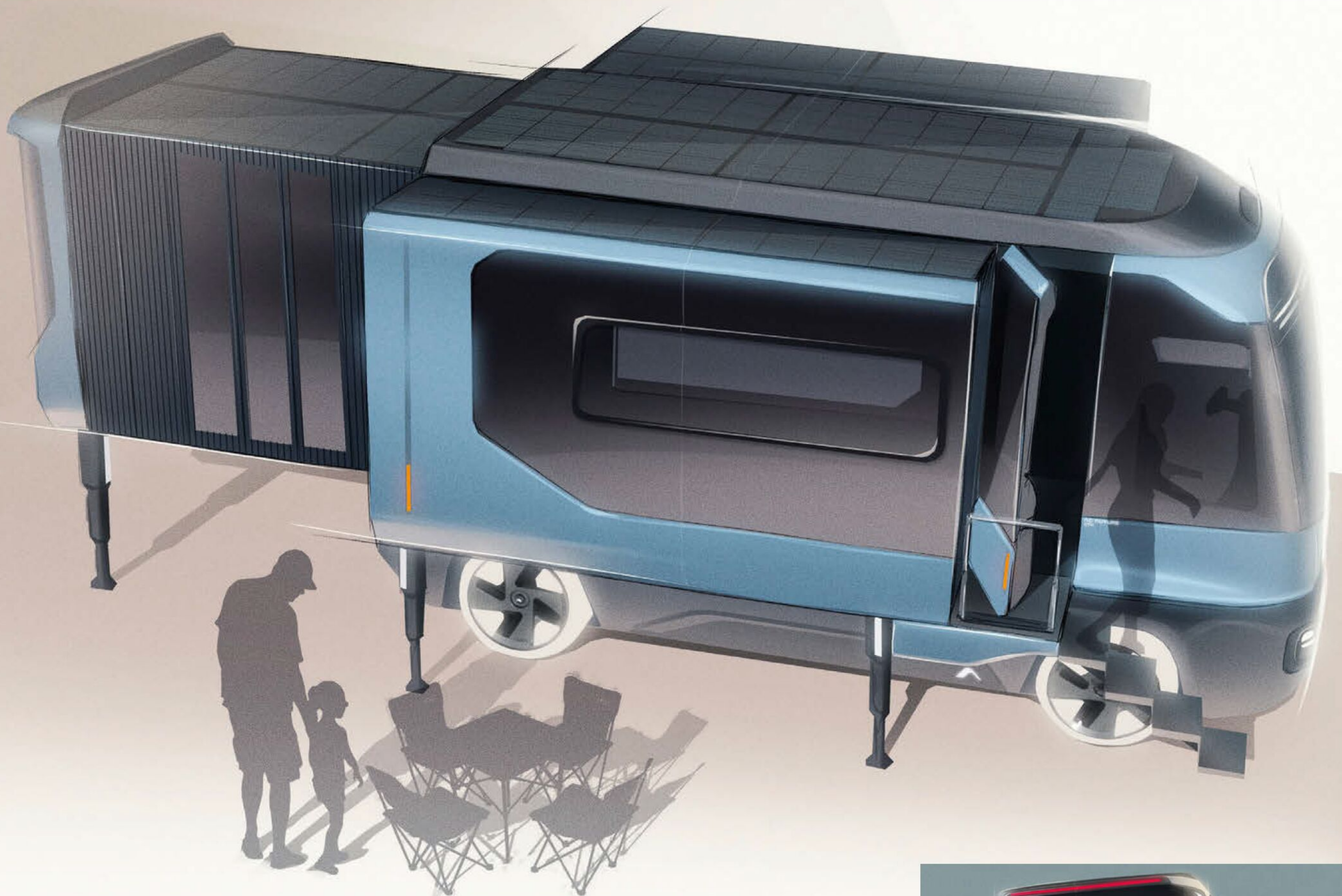
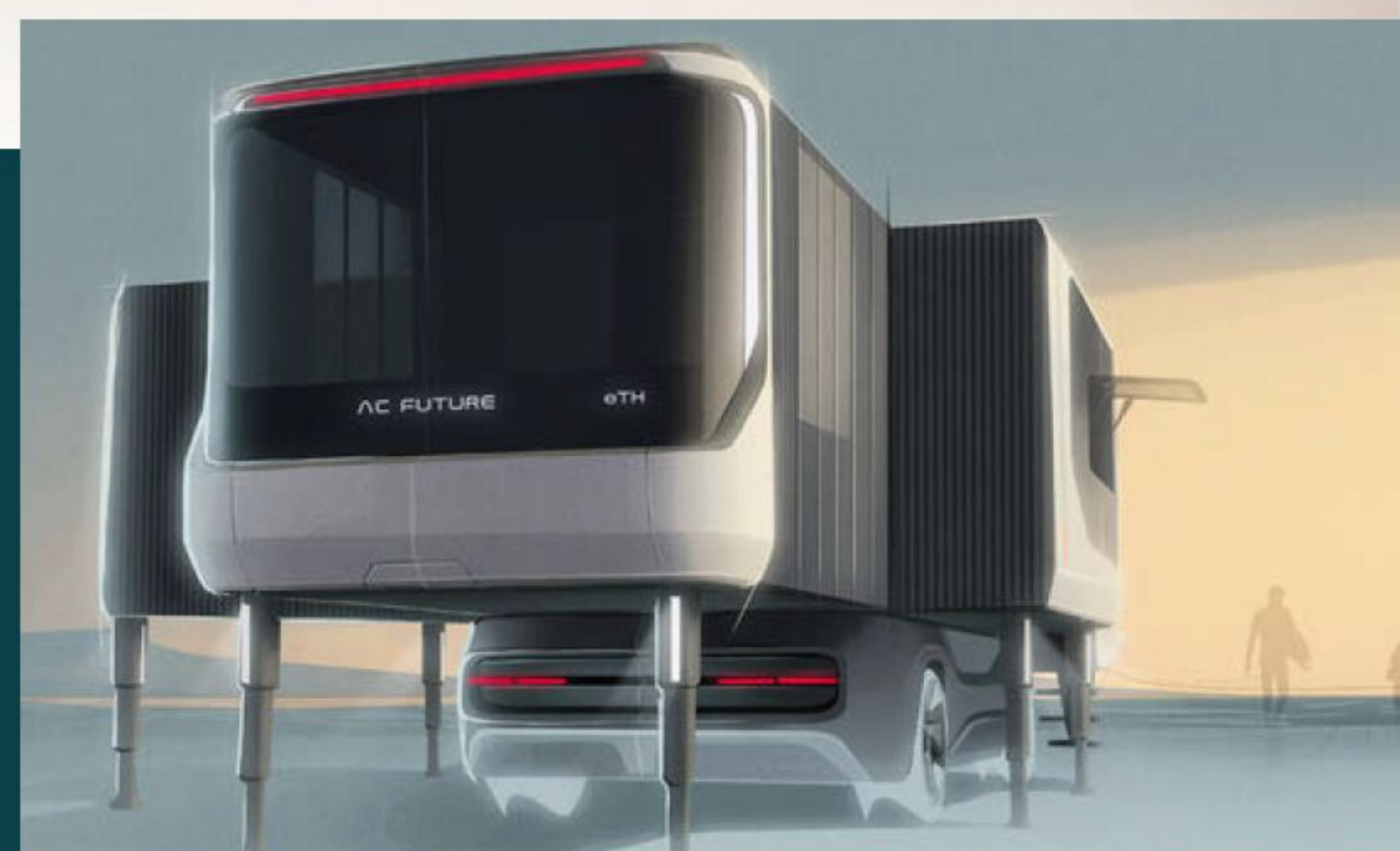
Tanti assistenti alla guida

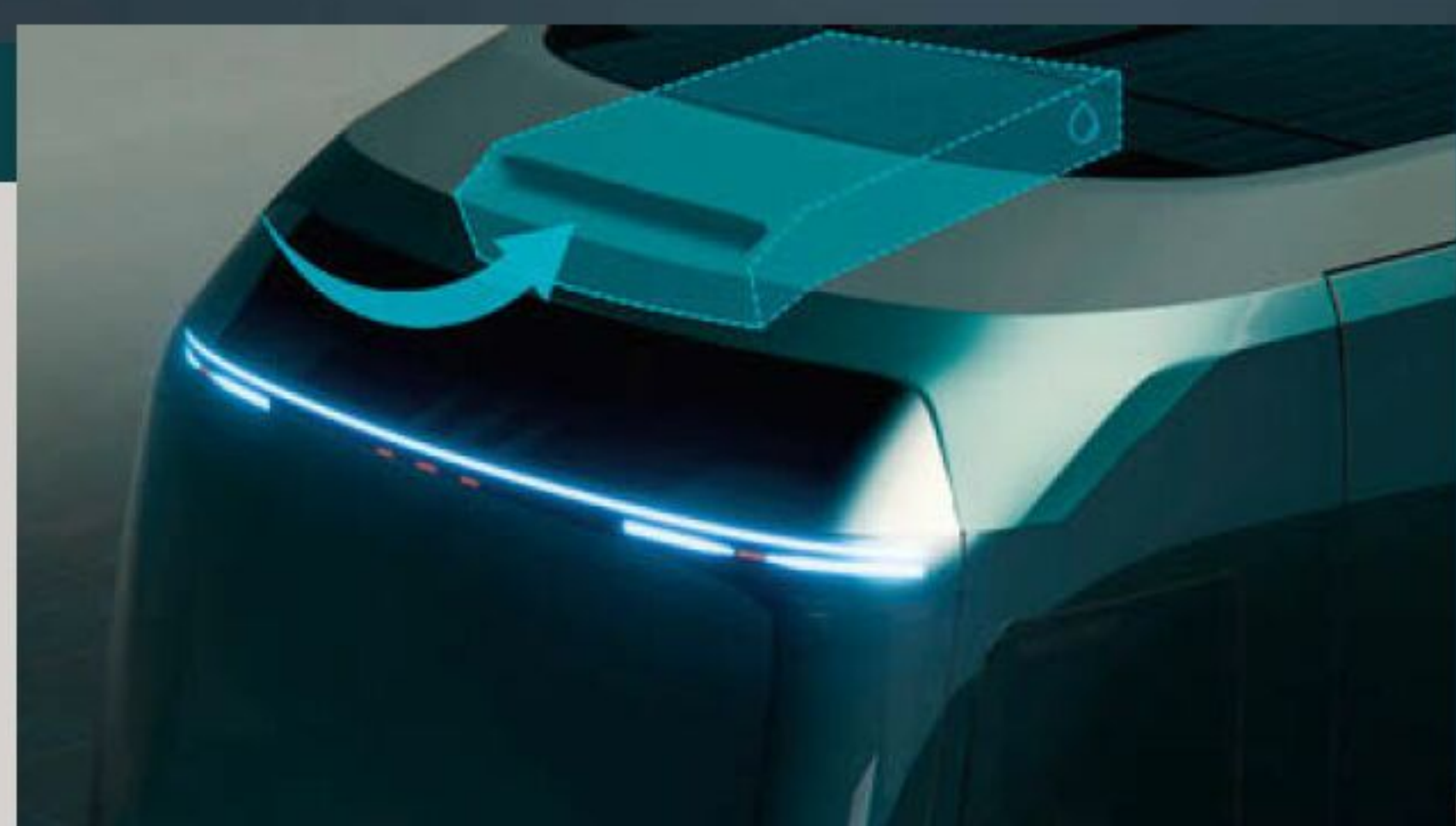
Il SUV compatto di Casa Hyundai propone una serie di dispositivi di ausilio alla guida, come il Lane Following Assist (LFA) per il mantenimento della corsia e il Forward Collision-Avoidance Assist (FCA) per evitare potenziali collisioni con auto, pedoni e ciclisti. Il Navigation-based Smart Cruise Control (NSCC) utilizza invece i dati del sistema di navigazione per regolare autonomamente la velocità durante la guida in autostrada o superstrada, mantenendo altrimenti la velocità impostata dal guidatore e la distanza di sicurezza dal veicolo che precede. Non mancano poi il dispositivo per il rilevamento degli angoli ciechi, oltre a quello per misurare lo stato di stanchezza del guidatore, consigliando eventuali soste. Bayon è ora dotata di eCall di seconda generazione basato sulla rete 4G, che avvisa automaticamente i servizi di emergenza se gli airbag del veicolo si aprono in caso di incidente. A

LIFESTYLE

MOBILITÀ DEL FUTURO

Lo spazio abitativo mobile Pininfarina

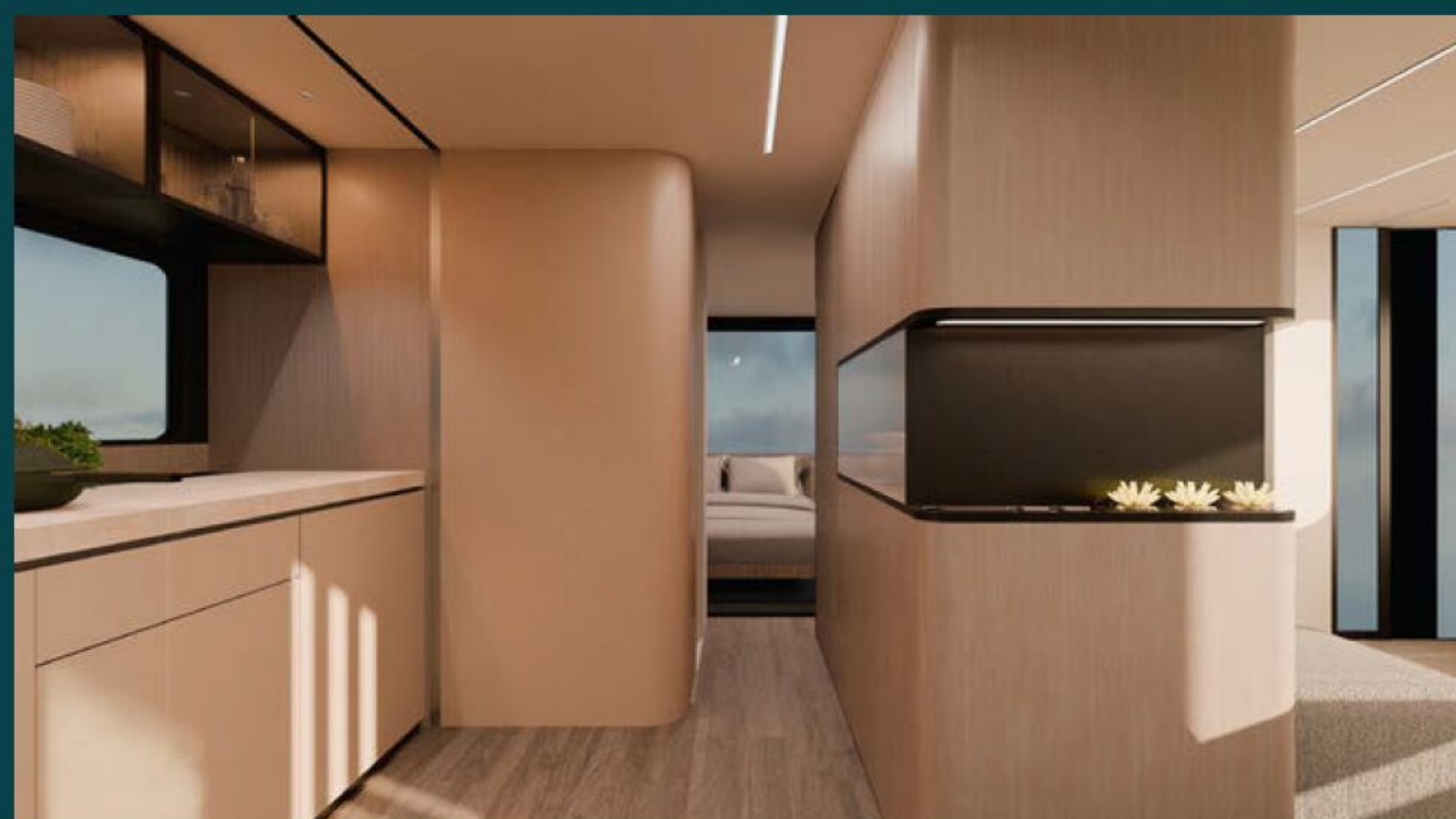
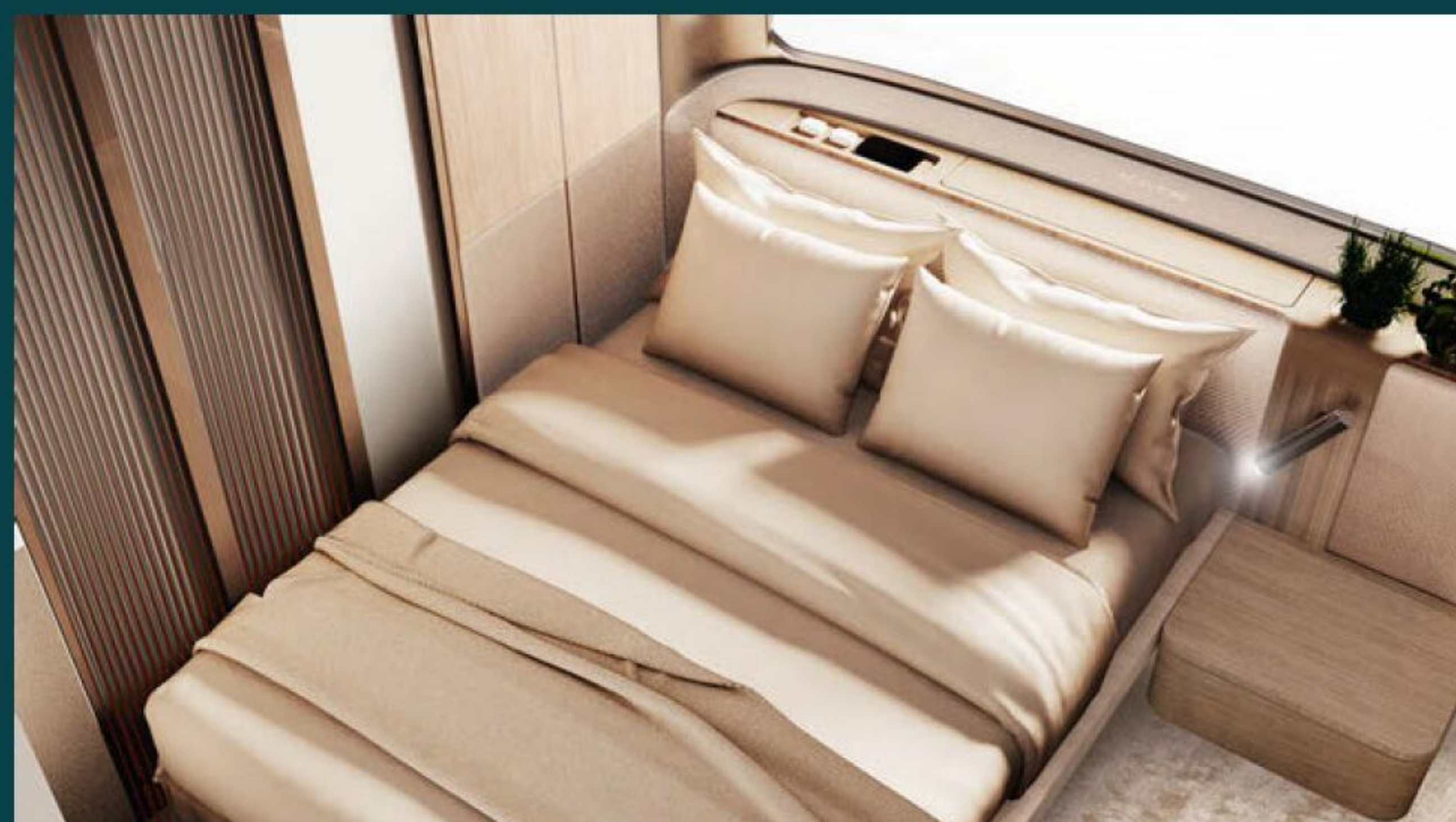
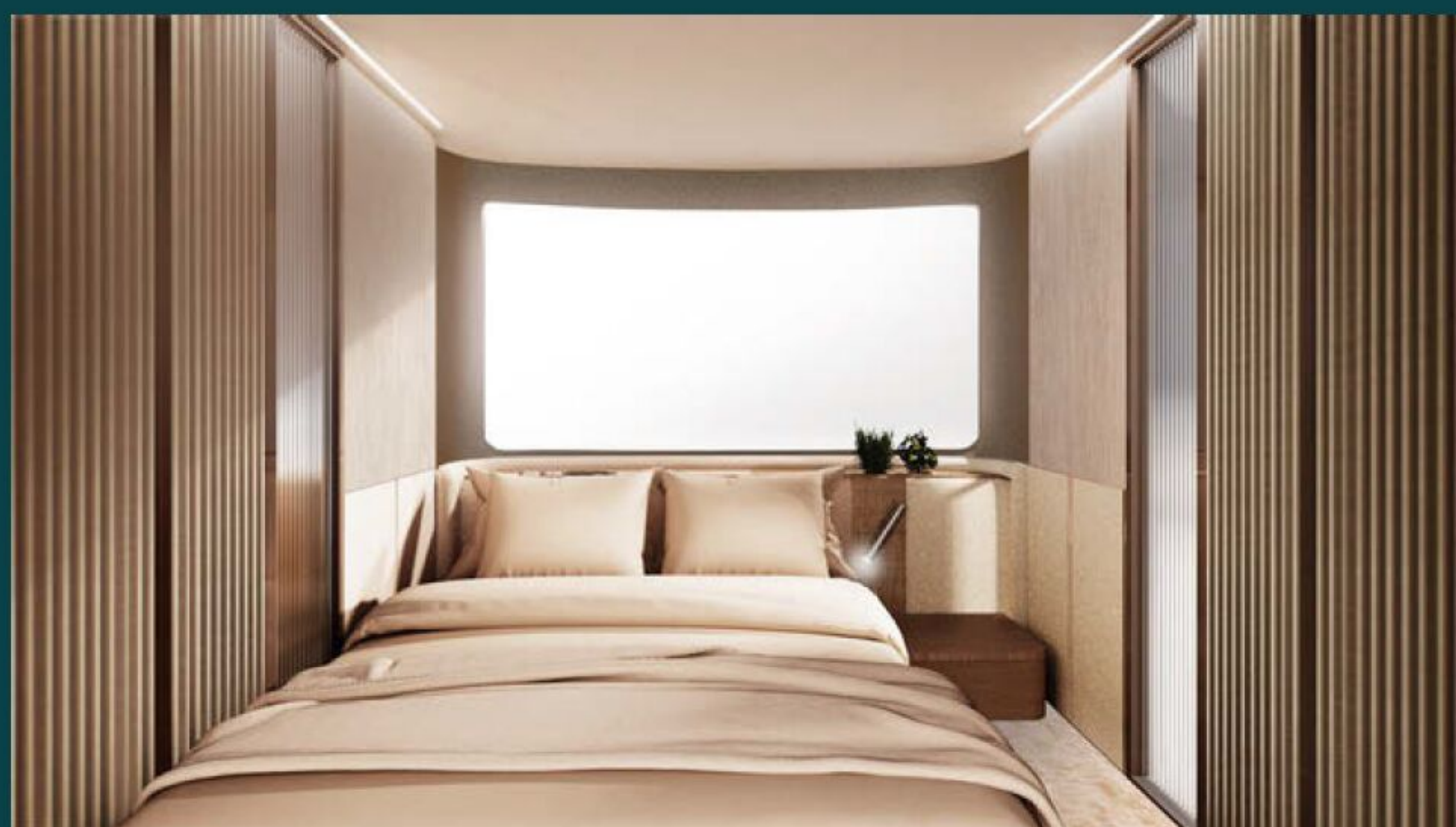
Da Pininfarina, l'interpretazione di una nuova piattaforma abitativa sostenibile come forma di mobilità del futuro, o anche di alternativa alla seconda casa

Pininfarina unisce le forze con AC Future, leader nello sviluppo di soluzioni abitative futuristiche, per presentare il nuovo spazio abitativo mobile denominato eTH - electric Transformer House. Si tratta di un progetto all'avanguardia realizzato per unire comfort di lusso, tecnologia smart e caratteristiche legate alla sostenibilità in modo da abbracciare le esigenze di quella che potrebbe essere la mobilità del futuro.

Strutture espandibili per rispondere alle più disparate esigenze

Il rendering del designer italiano non è una semplice "transformer house", ma una piattaforma abitativa sostenibile, in grado di fornire un'esperienza di viaggio e vita fuori dall'ordinario, con varie strutture espandibili adatte alle abitudini e preferenze delle più disparate tipologie di utenti. eTH si rivolge infatti ad una clientela alla ricerca di avventure fuori porta e spazi aggiuntivi altamente personalizzabili per integrare la loro residenza principale. Ogni prodotto è dotato di connettività Starlink, assistenza co-pilot e opzioni personalizzabili per colori di interni ed esterno, garantendo un'esperienza unica nelle esperienze legate a vivere, lavorare e viaggiare.

Sia l'esterno sia gli interni sono ampiamente personalizzabili nei colori e nelle finiture

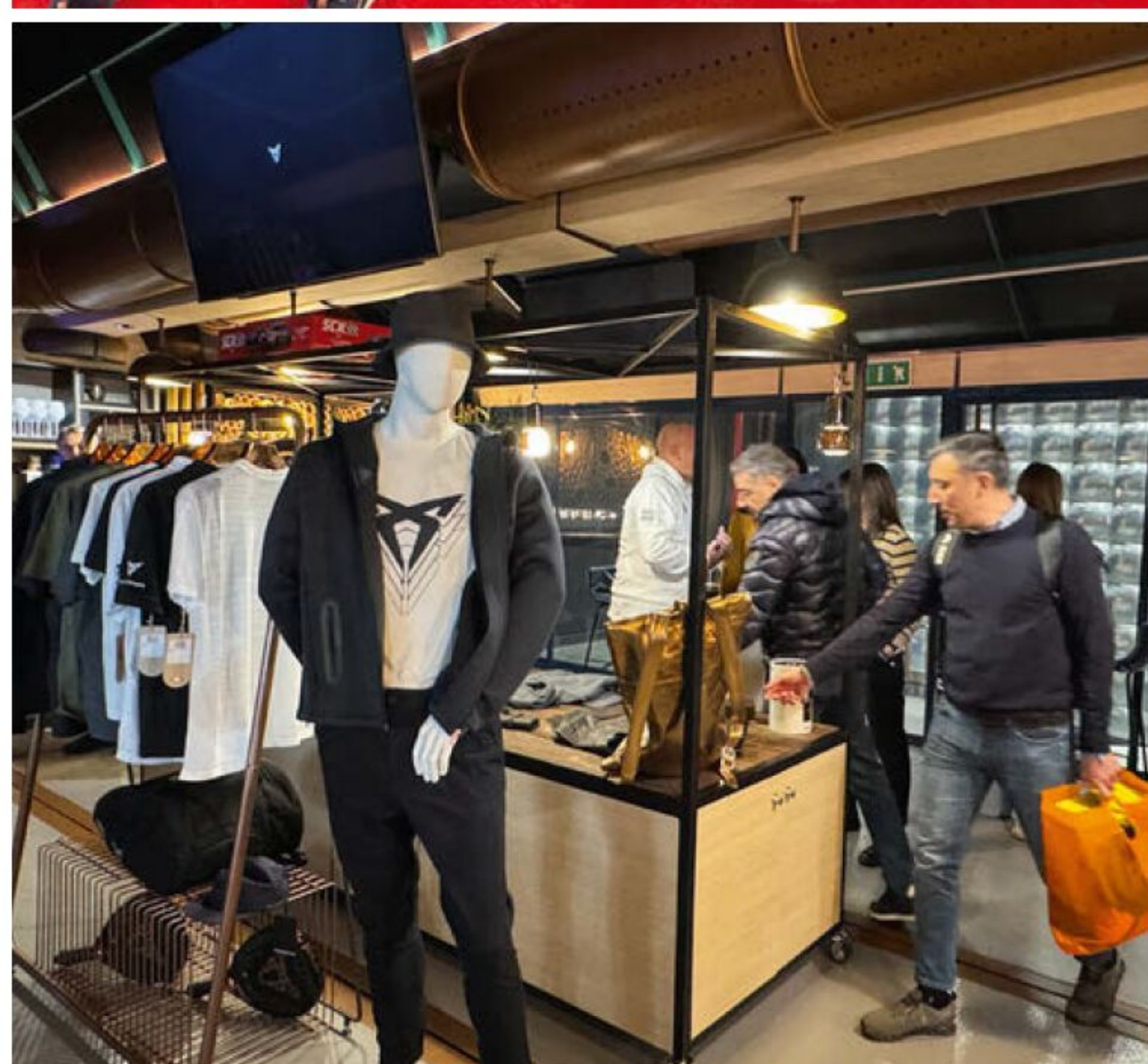
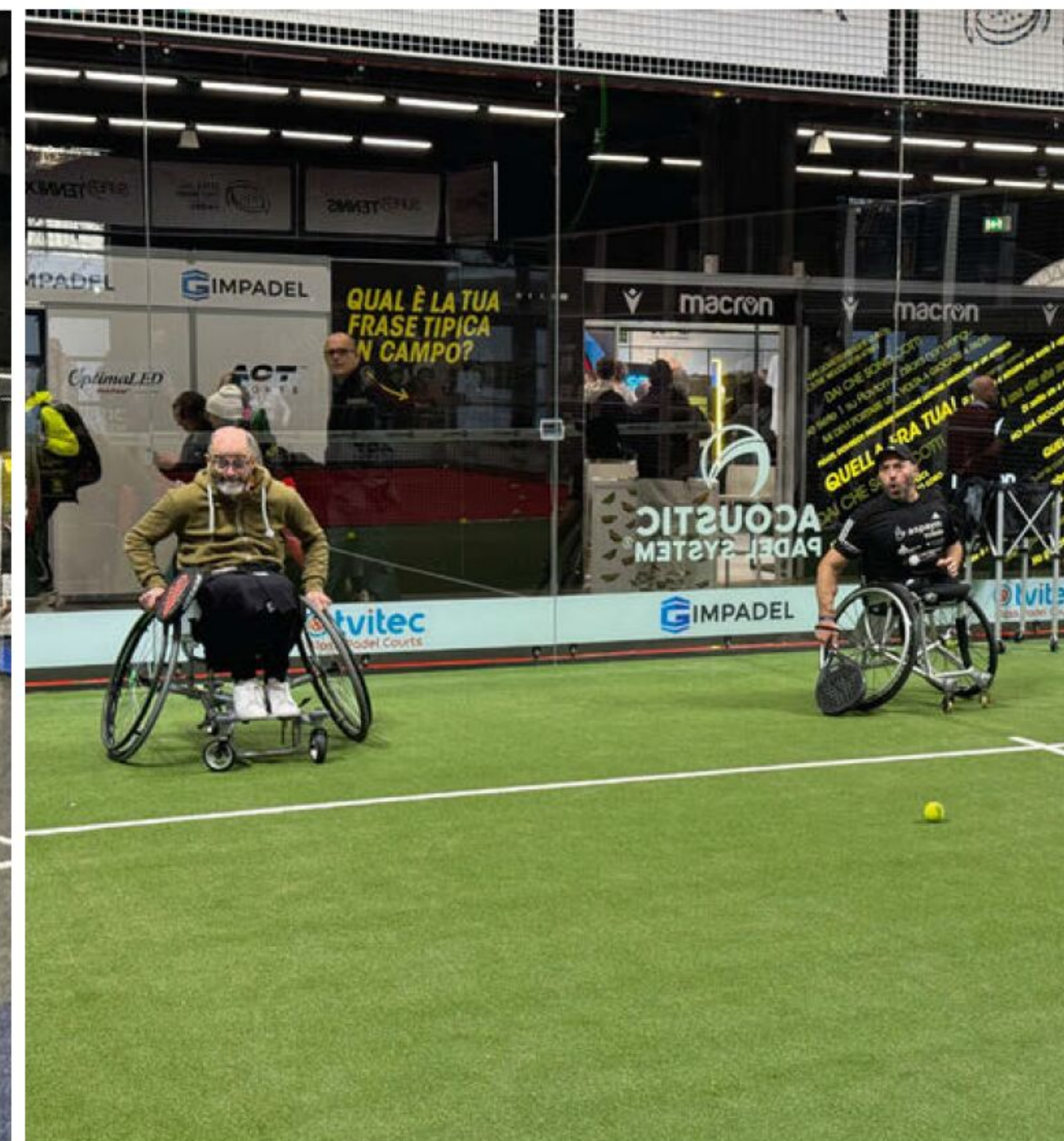
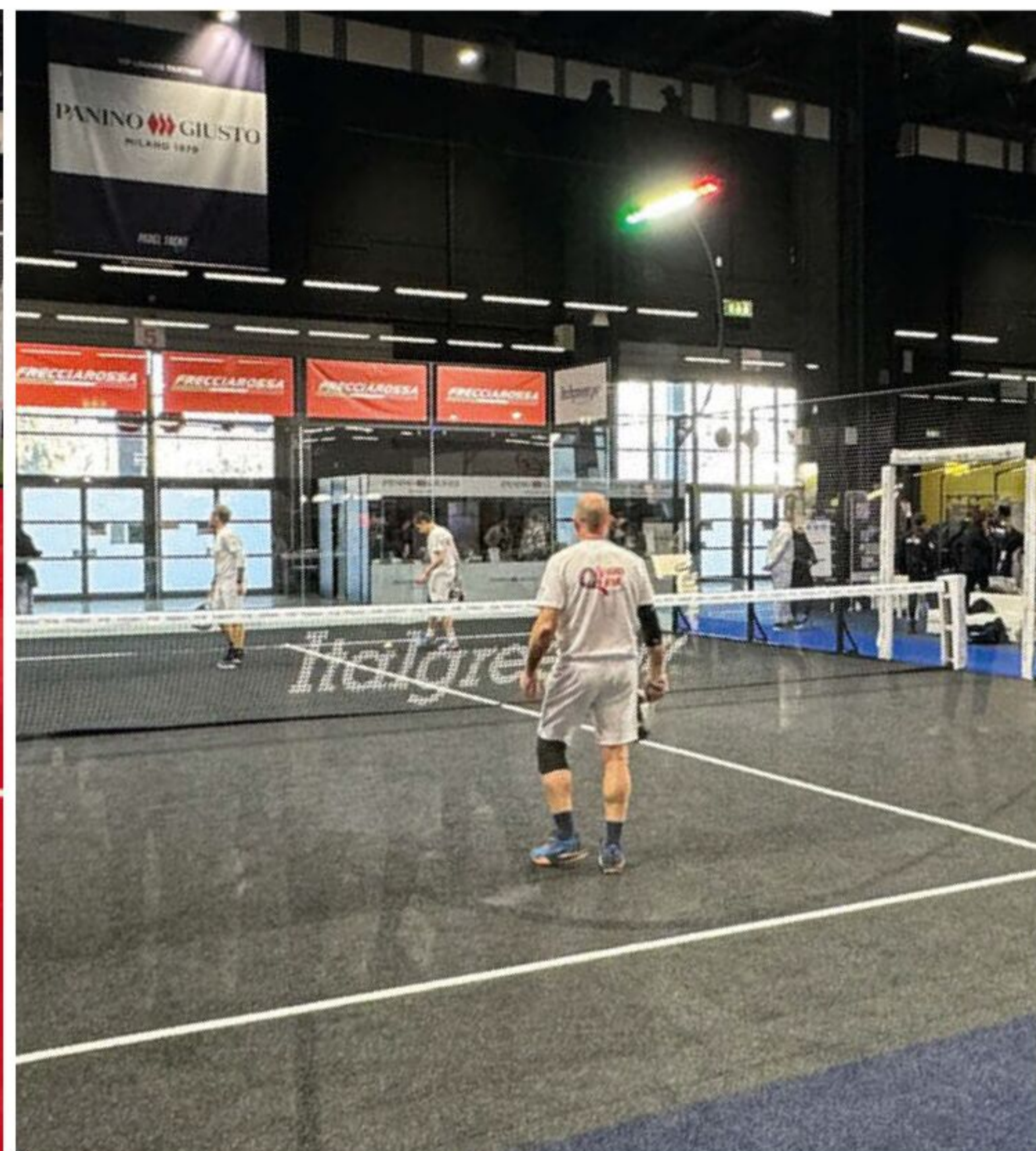
Pareti mobili fino a 37 metri quadrati

Tra le peculiarità di eTH spiccano le pareti mobili, che si espandono fino a 37 metri quadrati attraverso la semplice pressione di un pulsante, incrementando notevolmente lo spazio abitativo e ridefinendo il concetto di abitazione su ruote. Il tetto con pannelli solari retrattili cattura e converte invece la luce solare in elettricità, generando +25kWh, a beneficio di uno stile di vita sostenibile. Inoltre, il sistema di Atmospheric Water Generator di eTH converte l'umidità dell'aria generando fino a 50 litri di acqua pulita al giorno. Da segnalare anche la presenza di mobili modulari e ripiegabili che si retraggono per facilitare la guida e le manovre di parcheggio, consentendo così di ottenere un equilibrio ottimale tra manovrabilità e spazio abitativo. eTH può dunque fungere sia da unità abitativa accessoria, che da ufficio mobile. Dotata di connettività Starlink e Co-Pilot, l'avanzata cabina di pilotaggio di eTH può contare su tecnologia di assistenza alla guida all'avanguardia, una scrivania/ufficio flessibile e intrattenimento integrato. Tutte le utenze di eTH, al pari del veicolo stesso, sono alimentate interamente da energia verde con 7 giorni di autonomia off-grid.

Con la semplice pressione di un pulsante è possibile espandere lo spazio abitativo, ridefinendo il concetto di abitazione su ruote

Dotata di connettività Starlink e Co-Pilot, la cabina di pilotaggio può contare su assistenti alla guida all'avanguardia.

Una visione del futuro

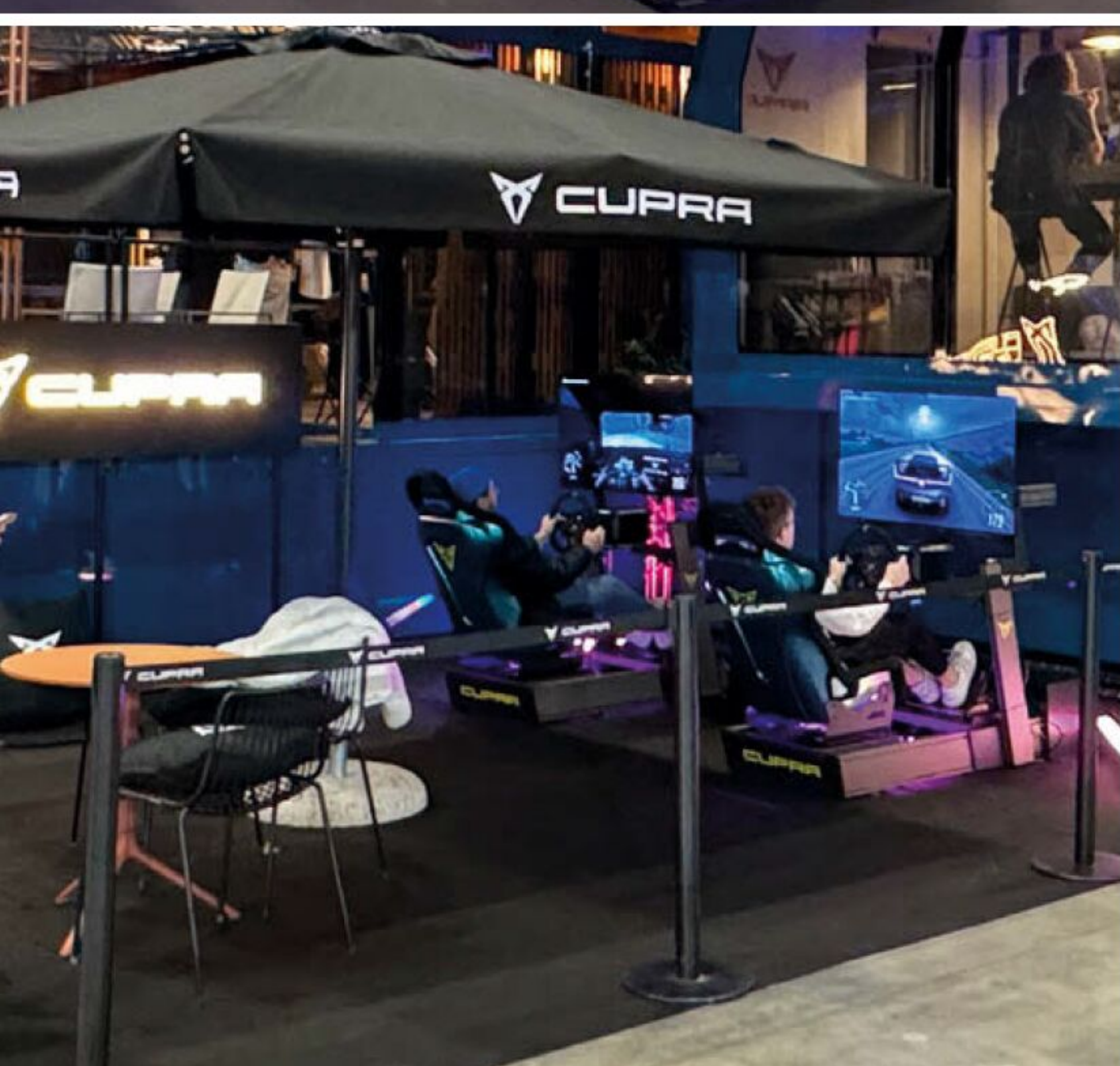
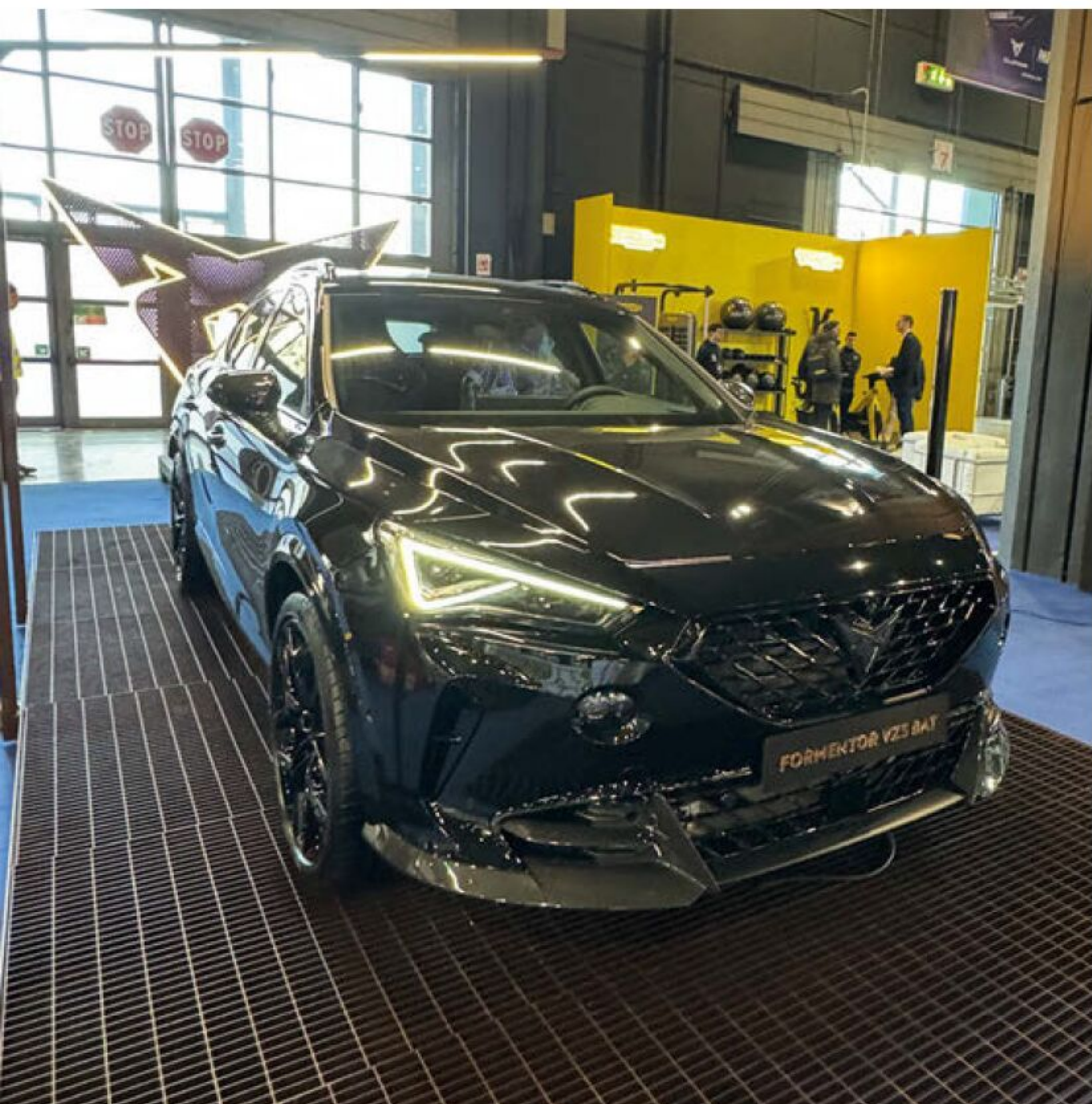
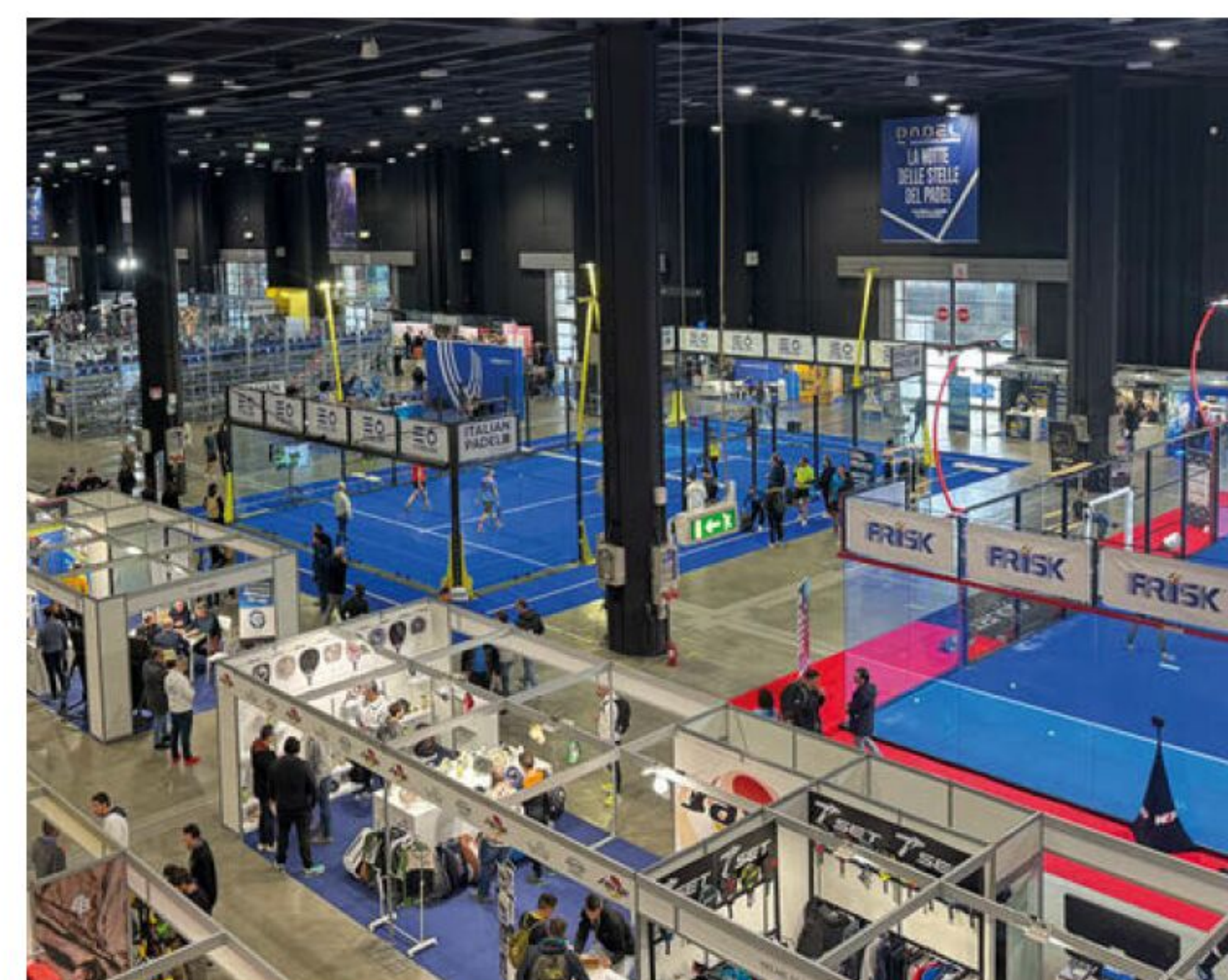
Più che un'abitazione su ruote, eTH è, secondo Arthur Qin, proprietario di AC Future, una visione del futuro. Ecco le sue dichiarazioni: "La nostra collaborazione con Pininfarina sulla eTH non riguarda solo la progettazione di uno spazio abitativo; è un ripensamento del modo in cui le persone vivono l'esperienza off-grid. Con il know-how di Pininfarina nella progettazione di prodotti innovativi in varie industrie, la scelta è ricaduta immediatamente su di loro. Stiamo cogliendo l'entusiasmo crescente per gli stili di vita mobili e alternativi tra tutte le aree demografiche, e il nostro approccio innovativo è strategicamente posizionato per fornire un'esperienza unica che si allinei con i valori eco-consapevoli dei nostri clienti". A

I pannelli solari retrattili sul tetto generano +25 kWh di corrente a favore di uno stile di vita sostenibile.

Il Padel Trend Expo 2024 ha permesso agli appassionati e agli addetti ai lavori di scoprire e provare tutte le novità che presto vedremo sui campi

SPORT

È Padel mania

Milano ha ospitato la seconda edizione del Padel Trend Expo, la kermesse internazionale interamente dedicata allo sport del momento

Sono stati tre giorni di esposizione in cui appassionati ed addetti ai lavori hanno potuto conoscere i futuri trend di questo mondo in continua espansione, il padel ovviamente. Organizzata da Next Group, in collaborazione con la Federazione Italiana Tennis e Padel ed con il patrocinio del Comune di Milano, la fiera milanese ha dato spettacolo con tanti eventi, partite ed attività per sportivi e non. Il padel è uno sport, anzi un vero e proprio fenomeno, che è esploso negli ultimi anni e che continua a raccogliere ogni giorno sempre più consensi e persone interessate a provarlo. È economico, divertente, facile, non è troppo faticoso, e può essere praticato da persone di ogni età e sesso. All'esposizione internazionale, che ha visto l'ingresso di oltre 20 mila visitatori, è stato possibile curiosare tra gli stand, fare shopping, giocare, o anche capire come fare per costruire il proprio campo da padel. Insomma, si parla di padel a tuttotondo, senza lasciare nulla "fuori dal campo". In questo modo sia gli appassionati che i futuri imprenditori hanno potuto trovare le risposte ad ogni loro domanda o curiosità. Era possibile provare le ultime novità per quanto riguarda le racchette, le palline, l'abbigliamento e gli accessori più interessanti per i giocatori. Inoltre, erano presenti anche le aziende leader nella progettazione e costruzione di campi e coperture mobili, manti erbosi, personalizzazioni e allestimenti per gli spogliatoi, applicazioni dedicate alla ricerca dei campi, nonché le migliori bevande e snack energetici per essere sempre al massimo della forma.
All'esposizione meneghina hanno partecipato grandi campioni del padel a livello mondiale, accompagnati dai migliori allenatori che hanno incontrato ed interagito con tutti gli appassionati presenti. Come avvenuto lo scorso anno, ci sono stati tantissimi eventi sui campi che hanno coinvolto personaggi del cinema, dello spettacolo, della radio, della tv, della musica e della moda, oltre alle partite tra le ex stelle del calcio e di altri sport.
Non sono mancate partite dove a sfidarsi sul campo erano impegnati giocatori disabili in carrozzina, oltre a tornei dedicati a giornalisti e ai tanti ospiti vip accorsi per l'evento. Uno degli aspetti che a me personalmente ha più sorpreso visitando il Padel Trend Expo, è stata la grande vetrina per il settore b2b capace di generare, in tre giorni, un volume di affari superiore ai 10 milioni di euro. Per chi fosse interessato ad aprire un proprio centro sportivo di padel era presente l'Istituto per il Credito Sportivo proprio come partner istituzionale dell'evento. La banca pubblica ha illustrato agli interessati tutte le possibilità di finanziamenti agevolati rivolti alle Associazioni Sportive Dilettantistiche e Società Sportive Dilettantistiche per favorire lo sviluppo del Padel. A

SICUREZZA IN MONTAGNA

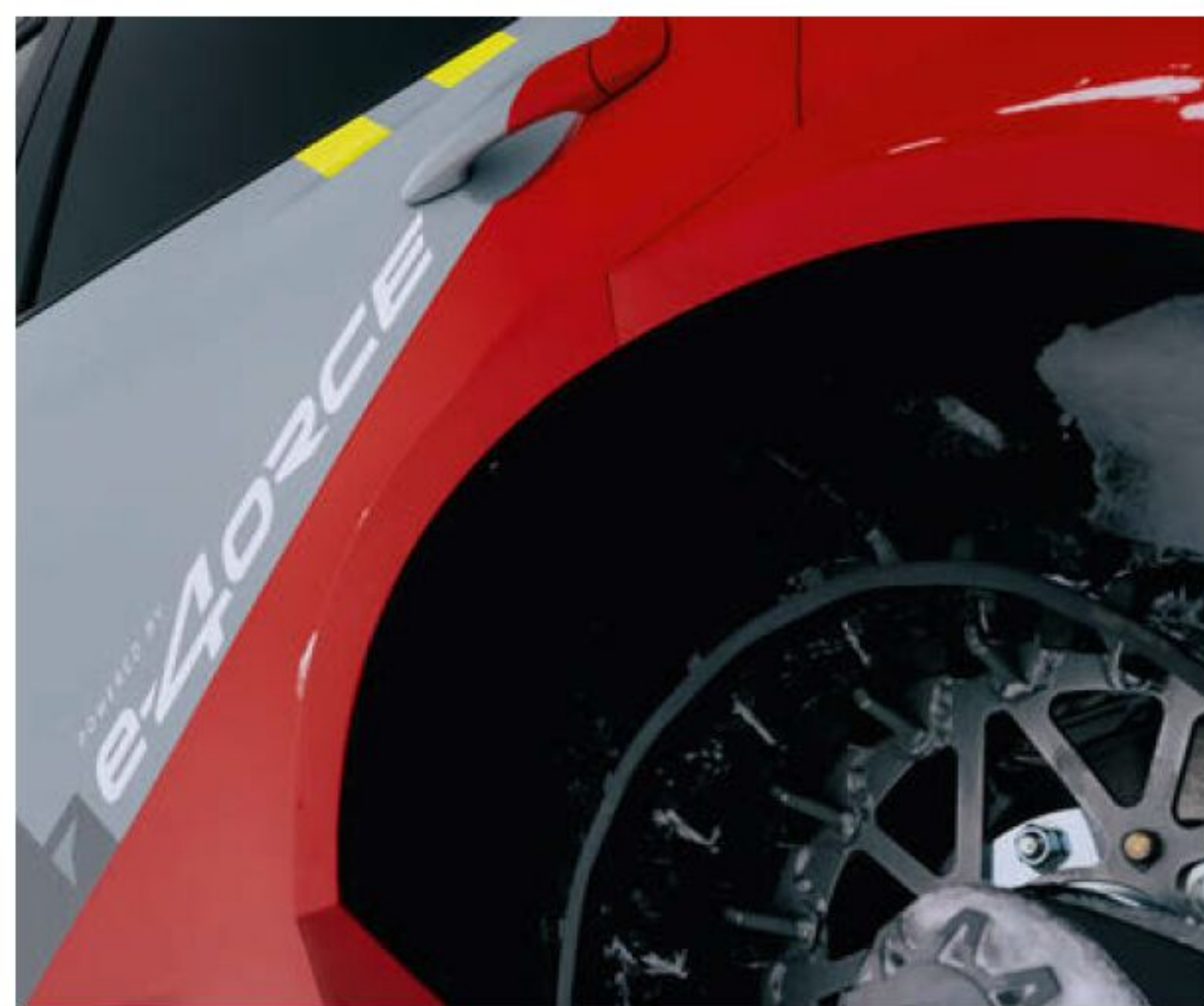
NISSAN X-TRAIL MOUNTAIN RESCUE

Inarrestabile

La Casa giapponese ha presentato una divagazione sul tema X-Trail, con i cingoli al posto delle ruote per prestare soccorso in alta montagna

A dimostrazione della sua attiva partecipazione alla campagna per promuovere un comportamento responsabile tra gli appassionati di sport invernali, Nissan ha realizzato questo curioso mezzo su base X-Trail, concepito appunto per prestare soccorso in alta montagna. Ciò che balza immediatamente all'occhio sono i cingoli da neve che sostituiscono le classiche ruote del SUV giapponese, ma non è tutto, perché la trazione è affidata al sistema e-4ORCE brevettato da Nissan. Si compone di due motori elettrici, uno per ogni asse, oltre che di un sofisticato sistema per regolare la forza motrice e l'azione del Torque Vectoring del freno sulle quattro ruote. Così la coppia viene ripartita in modo molto preciso e veloce laddove serve la massima trazione a vantaggio della mobilità e della maneggevolezza, aspetti determinanti quando si deve prestare soccorso in luoghi difficili da raggiungere con mezzi convenzionali. La trazione è quindi esclusivamente affidata a motori elettrici, mentre il 3 cilindri di 1,5 litri alimentato a benzina funge solo da generatore per caricare la batteria, eliminando così il problema della ricarica tipico dei mezzi elettrici.

Accanto al guidatore è stato ricavato un piano per alloggiare le radio (sotto).

All'esterno spiccano il portapacchi, sopra, i parafanghi allargati per accogliere i cingoli, sotto, e, più a destra, la sirena sotto la barra luminosa.

I sedili posteriori sono stati rimossi per ricavare lo spazio per accogliere una barella e il medico di bordo.

Più alta di 23 cm

Rispetto alla normale X-Trail, l'altezza è cresciuta di 23 cm, mentre l'accesso all'abitacolo è agevolato dalle pedane laterali. Sul tetto è stato invece aggiunto un portapacchi per accogliere una barella a guscio rigido, oltre agli sci, ma, sempre sul tetto, si trovano anche una sirena, una barra luminosa lampeggiante e luci addizionali. I parafanghi anteriori e posteriori sono inoltre allargati per accogliere i cingoli, mentre il paraurti frontale è adattato per accogliere un verricello. Non mancano poi ganci di traino rinforzati, sia sul paraurti anteriore che su quello posteriore. X-Trail Mountain Rescue sostiene la campagna Ride Responsibly in cinque località sciistiche europee, presso le quali Nissan installerà cartelli digitali che invitano gli amanti della neve a rallentare nei punti di intersezione fra le piste. Monitorando la velocità degli sciatori, i cartelli mostrano la scritta "Grazie" a chi procede a una velocità adeguata o il consiglio "Rallenta" in caso di velocità giudicata eccessiva. A

Nissan sostiene la campagna per promuovere un comportamento responsabile fra gli appassionati di sport invernali

eMOBILITY

ANTEPRIME

ABARTH 600E

In arrivo la Fiat 600e firmata dalla Casa dello Scorpione, che si annuncia come l'Abarth stradale più potente di sempre

L'impianto frenante si compone di pinze anteriori Brembo a 4 pistoncini e dischi maggiorati. Il differenziale è autobloccante

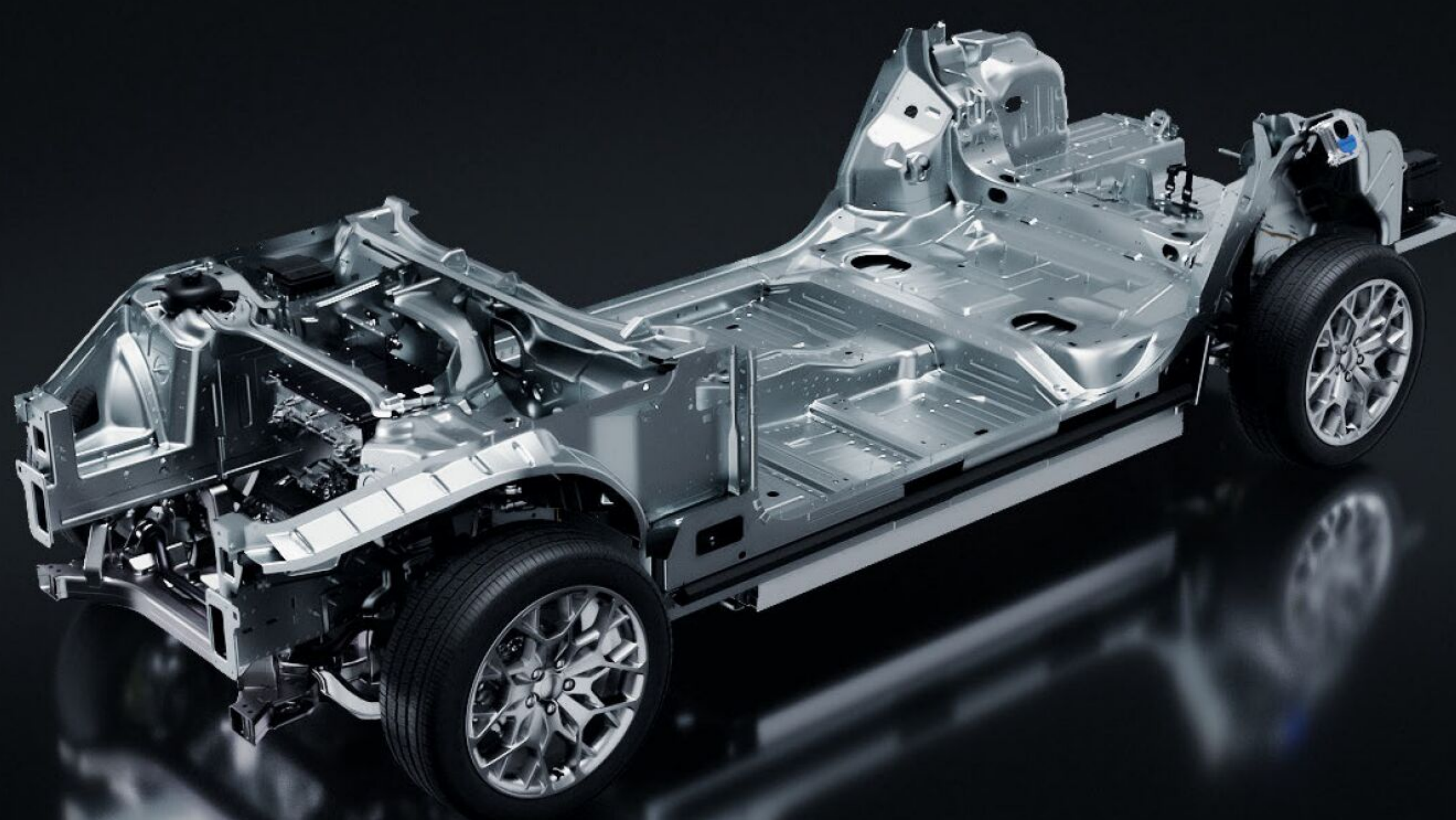
Se ne parlava da tempo ma ormai è ufficiale: alla Fiat 600e si affiancherà la versione marchiata Abarth. Dalle prime immagini si notano differenze estetiche concentrate in prevalenza su muso e coda, con il primo caratterizzato da prese d'aria più ampie, mentre sopra il lunotto si nota un vistoso spoiler.

240 CV e freni Brembo

L'unico dato dichiarato è la potenza massima di 240 CV, che rende la nuova nata l'Abarth stradale più potente di sempre, mentre l'impianto frenante utilizza pinze Brembo a 4 pistoncini associate a dischi maggiorati. Da segnalare la presenza di pneumatici bimescola di derivazione Formula E, più morbida sulla zona esterna e più rigida in quella centrale, oltre alla presenza del differenziale autobloccante, indispensabile per trasmettere a terra una coppia che al momento non è stata dichiarata. Così come non sono state diramate notizie sulla batteria utilizzata e soprattutto sul peso complessivo dell'auto, sicuramente uno dei maggior talloni d'Achille per un modello concepito non solo per fornire prestazioni sportive in linea retta. All'interno, si notano invece i nuovi sedili sportivi, caratterizzati da 4 imbottiture differenziate per un supporto ottimizzato su ogni zona del corpo. Stellantis Motorsport, che ha collaborato con Abarth per dar vita a questo modello, dichiara di aver studiato ogni dettaglio per creare il miglior risultato che assicuri divertimento, performance e sicurezza agli appassionati del marchio, rimanendo così fedele alle sue radici e portando avanti il suo percorso di elettrificazione. Sarà poi il mercato a stabilire se questi siano argomenti sufficienti per replicare il successo delle versioni equipaggiate con il tanto amato motore termico. A

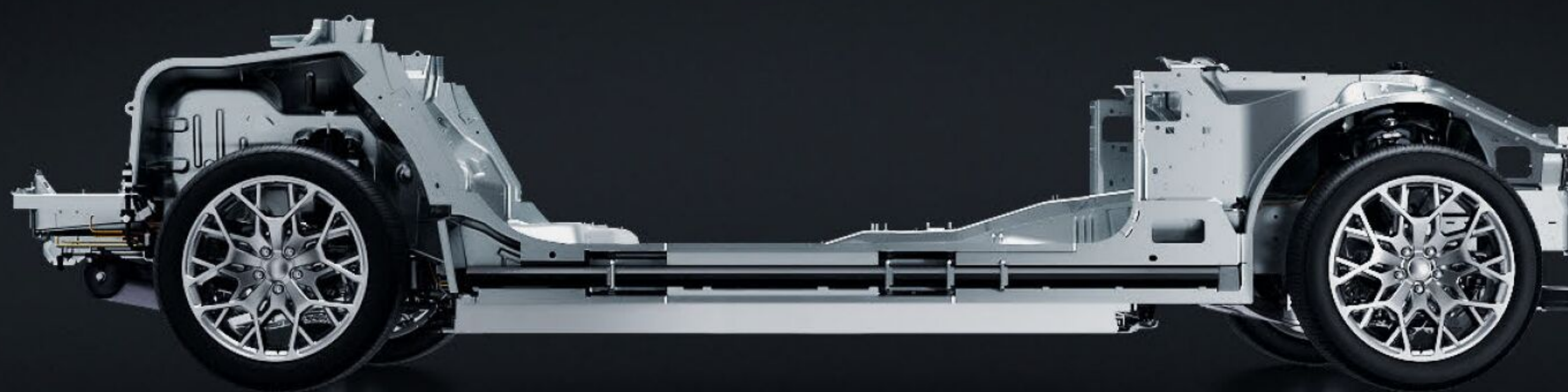
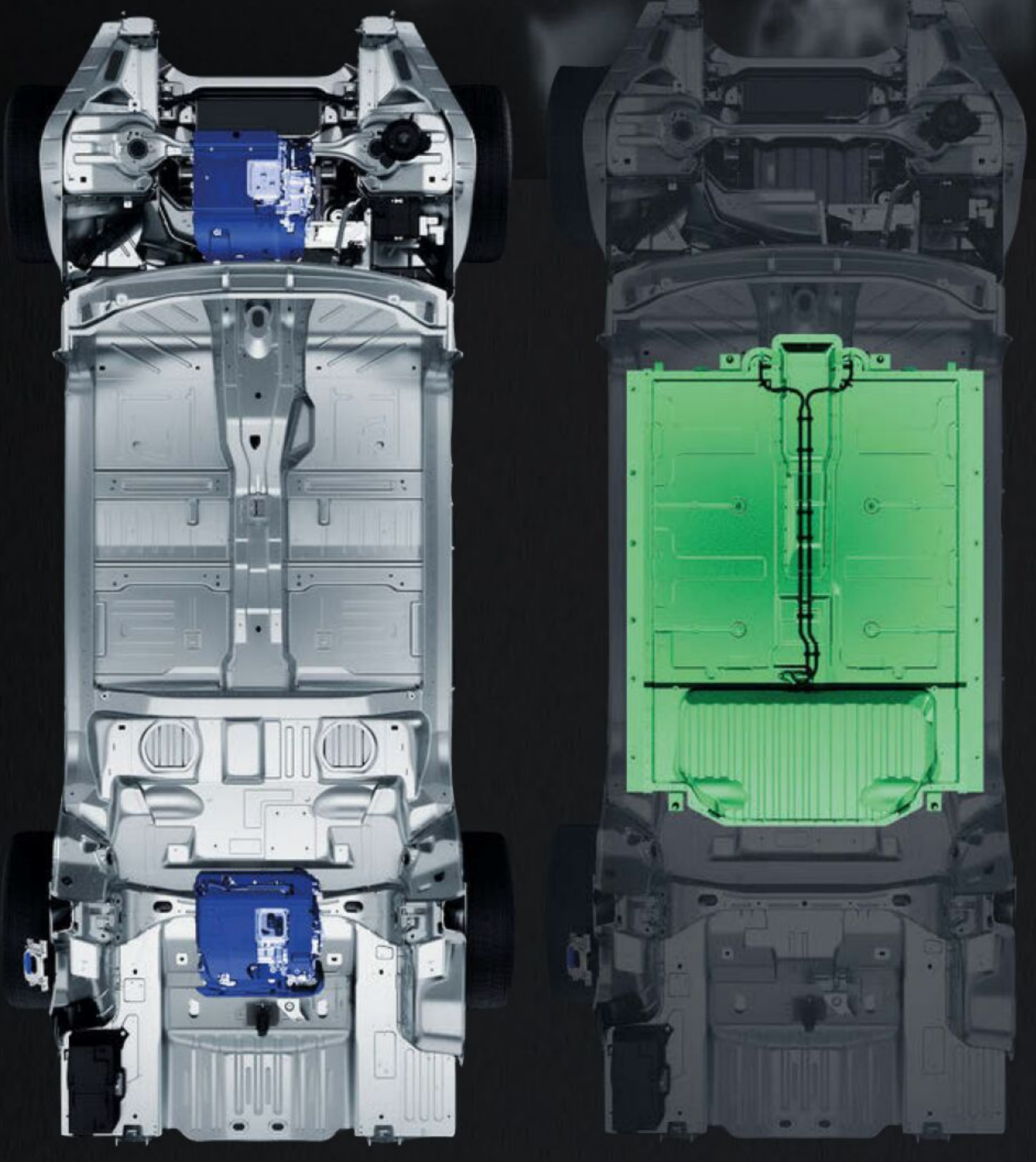
NUOVA PIATTAFORMA STELLANTIS

La base non è acqua

Le nuove ammiraglie e i SUV Dodge, Jeep, Alfa Romeo e Maserati adotteranno come base la piattaforma STLA Large, con architettura 400 o 800 volt

Si chiama STLA Large la nuova piattaforma che servirà come base per realizzare una vasta gamma di modelli dei segmenti D ed E destinati ai mercati globali. I SUV e le ammiraglie realizzati partendo da questa base saranno adottati inizialmente nel mercato nordamericano dai brand Dodge e Jeep, seguiti poi da altri marchi, tra cui Alfa Romeo, Chrysler e Maserati. La strategia prevede il lancio di otto modelli nel periodo 2024-2026.

Una flessibilità senza precedenti

La piattaforma STLA Large è stata progettata con una flessibilità tecnologica senza precedenti, che consente di realizzare un'ampia gamma di veicoli, dalle berline ai crossover fino ai SUV. a flessibilità intrinseca della piattaforma offre agli ingegneri e ai designers la possibilità di definire il passo, la lunghezza complessiva, la larghezza e le altezze totale e da terra. È possibile utilizzare differenti moduli sospensione e molteplici sistemi di propulsione per soddisfare gli obiettivi prestazionali specifici di ogni veicolo, tra cui la guida, la maneggevolezza e il comfort. Gli ingegneri possono infatti modulare le dimensioni chiave, come la distanza tra il centro delle ruote anteriori e i piedi del guidatore, gli sbalzi anteriore e posteriore e il pavimento, per perfezionare le capacità e le prestazioni dei vari veicoli. Disponibile con architettura BEV a 400 e 800 Volt, STLA Large assicura prestazioni di prim'ordine, con accelerazioni da 0 a 100 km/h coperte in tempi nell'ordine dei 2 secondi. Di grande rilievo anche capacità di 118 kWh della batteria più grande disponibile, oltre all'efficienza di ricarica, che corrisponde a 4,5 kWh al minuto.

STLA Large consente ai progettisti di modificare passo, lunghezza, larghezza e anche le sospensioni.

Oltre che che per la propulsione elettrica, la nuova piattaforma è pensata anche per accogliere motori termici.

Trazione anteriore, posteriore o integrale

I moduli di propulsione elettrica (EDM) tre in uno, che incorporano il motore, l'inverter di potenza e l'ingranaggio di riduzione, possono essere configurati secondo un layout a trazione anteriore, posteriore o integrale. L'inverter di potenza impiega la tecnologia dei semiconduttori al carburo di silicio per ridurre al minimo le perdite di potenza. Le prestazioni del sistema di propulsione possono poi essere migliorate durante la vita del veicolo tramite aggiornamenti software over-the-air.
La piattaforma verrà proposta inizialmente con batterie dalla capacità compresa tra 85 e 118 kilowattora (kWh). per un'autonomia complessiva che può arrivare fino a 800 km nel caso delle berline. La nuova piattaforma supporta comunque anche sistemi di propulsione ibridi e a combustione interna senza compromettere le capacità intrinseche del veicolo in modo da consentire una transizione progressiva verso l'elettrico puro.
Stellantis investirà più di 50 miliardi di euro nel prossimo decennio nell'elettrificazione per raggiungere l'obiettivo del 100% del mix di vendite con veicoli elettrici a batteria (BEV) in Europa e il 50% con autovetture e veicoli commerciali leggeri BEV negli Stati Uniti entro il 2030.

Stellantis investirà nell'elettrificazione più di 50 miliardi di euro nel prossimo decennio, per raggiungere il 100% del mix in Europa

Inizialmente la capacità della batteria sarà variabile da 85 a 118 kWh, per un'autonomia fino a 800 km.

ANTEPRIME

OPEL EXPERIMENTAL

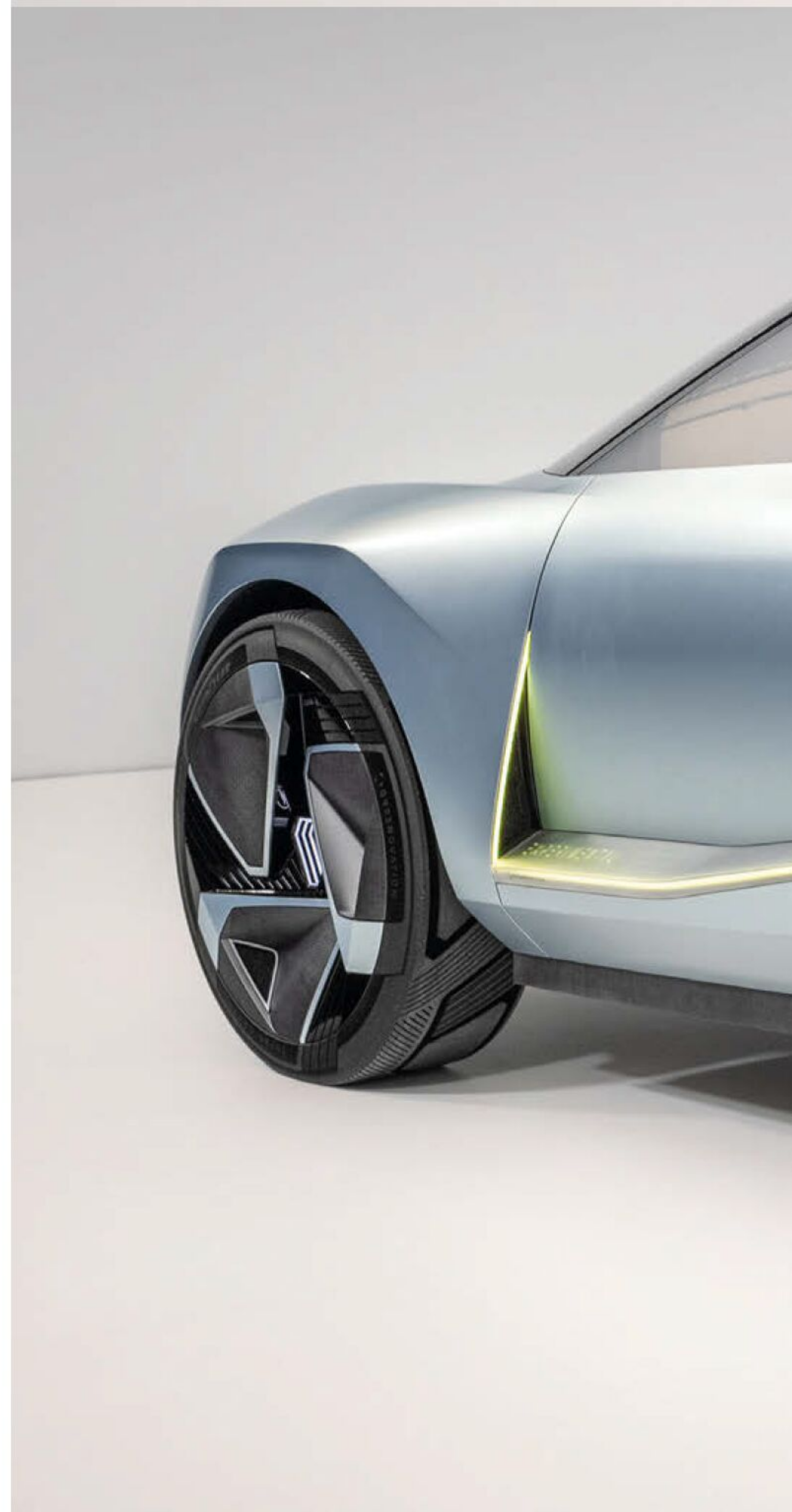
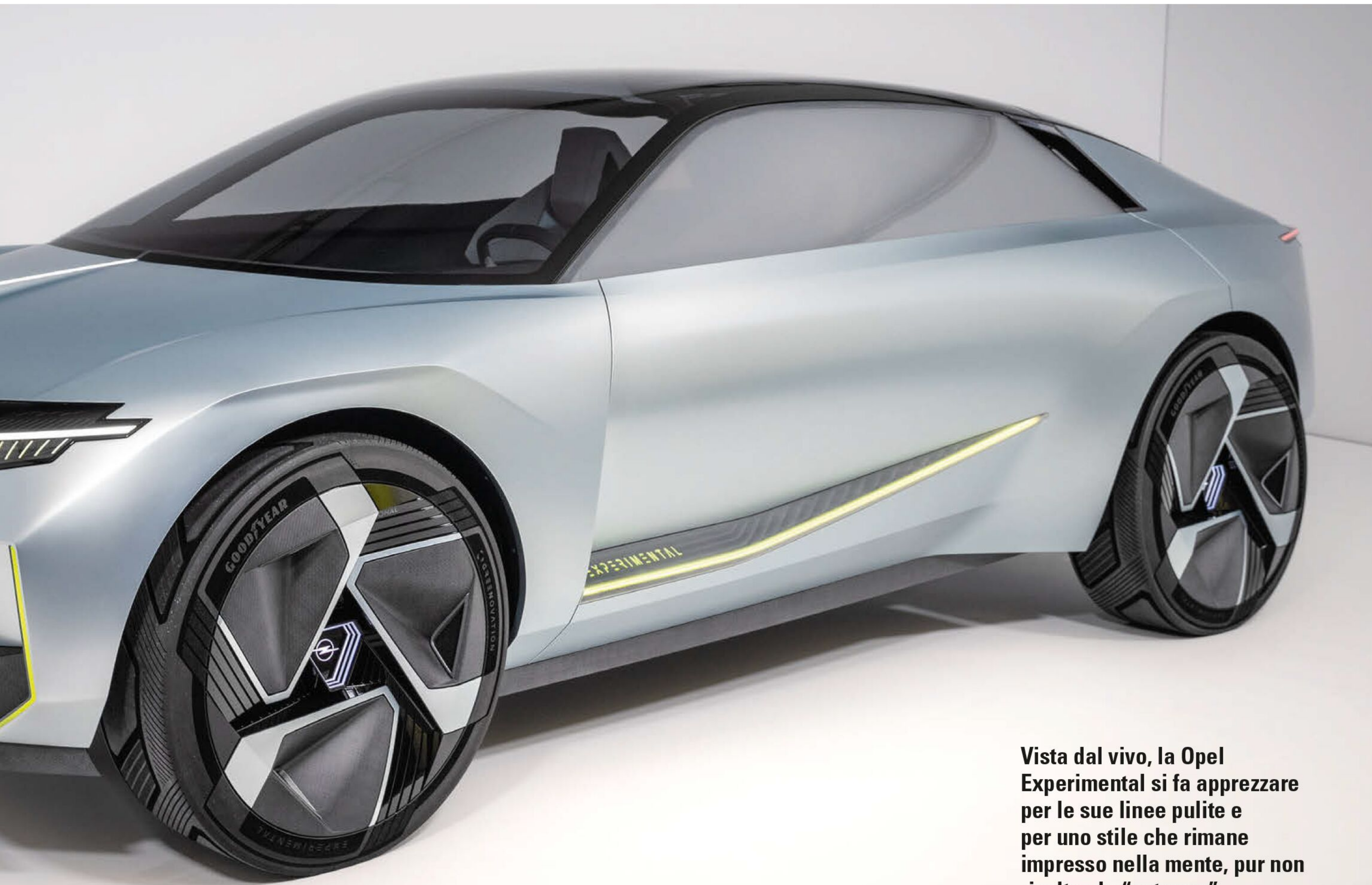
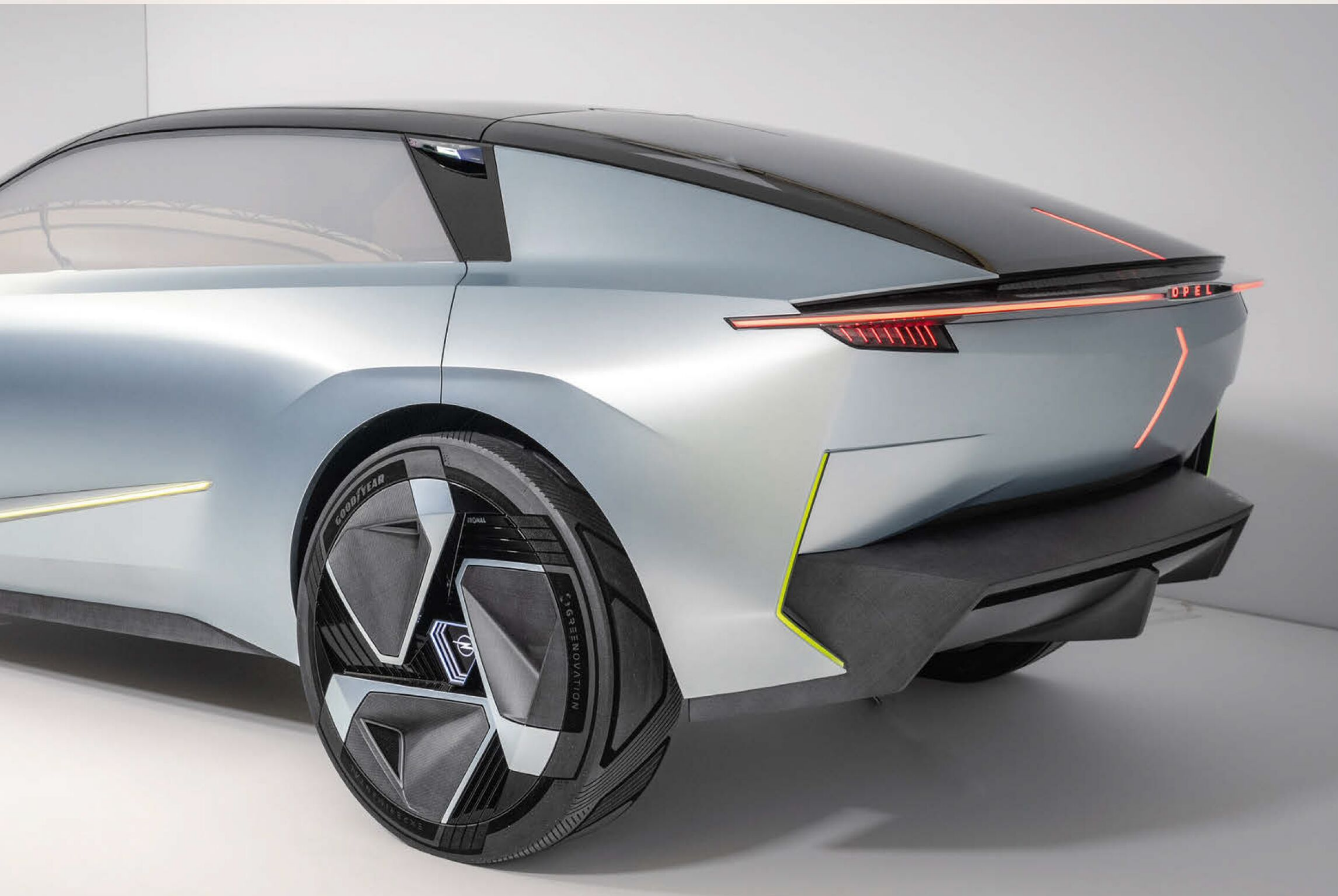
La Casa tedesca mostra la propria visione del futuro della mobilità con un modello elettrico che punta su efficienza aerodinamica, interni spaziosi e luminosi e un head-up display di nuova concezione

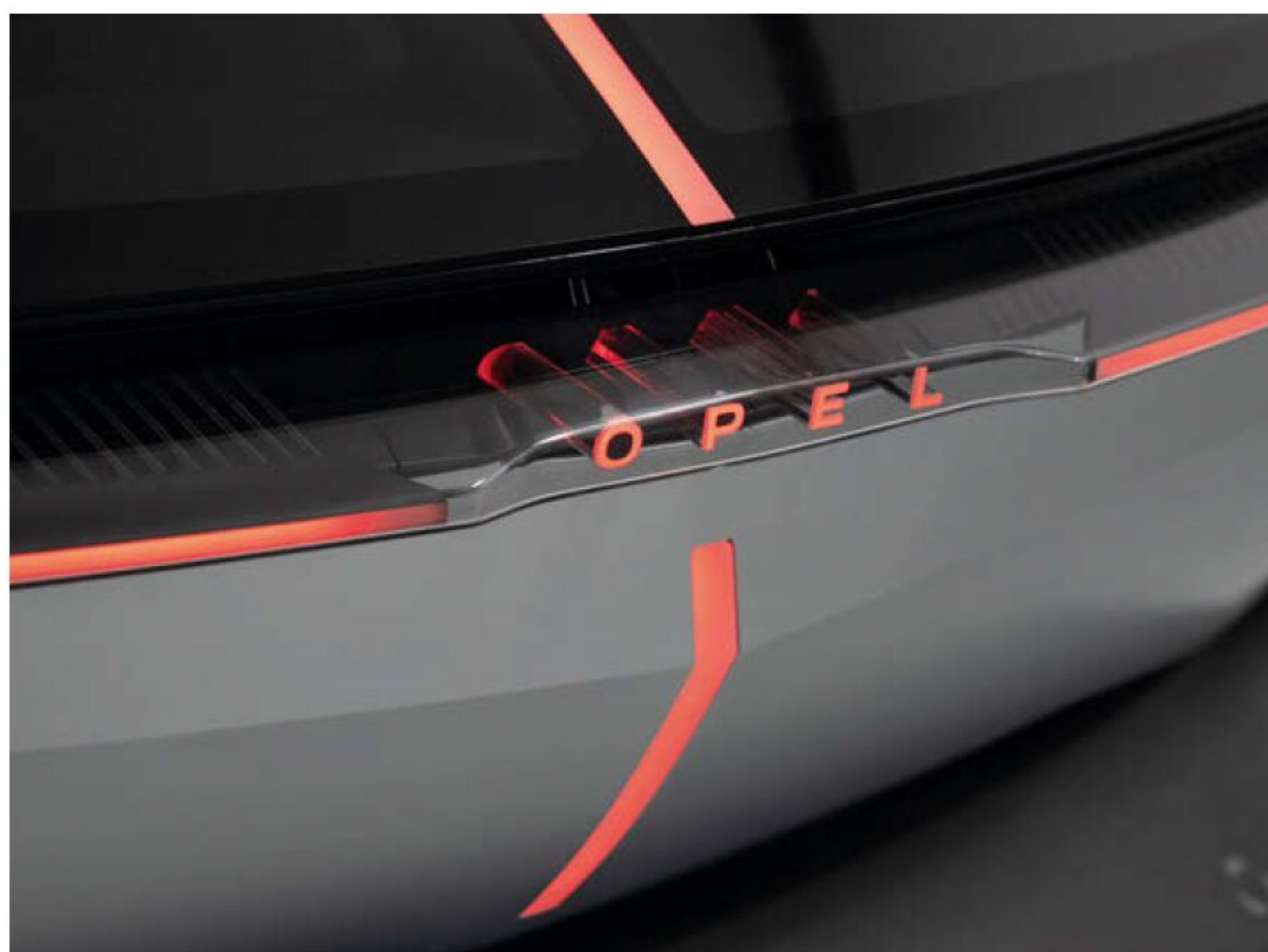
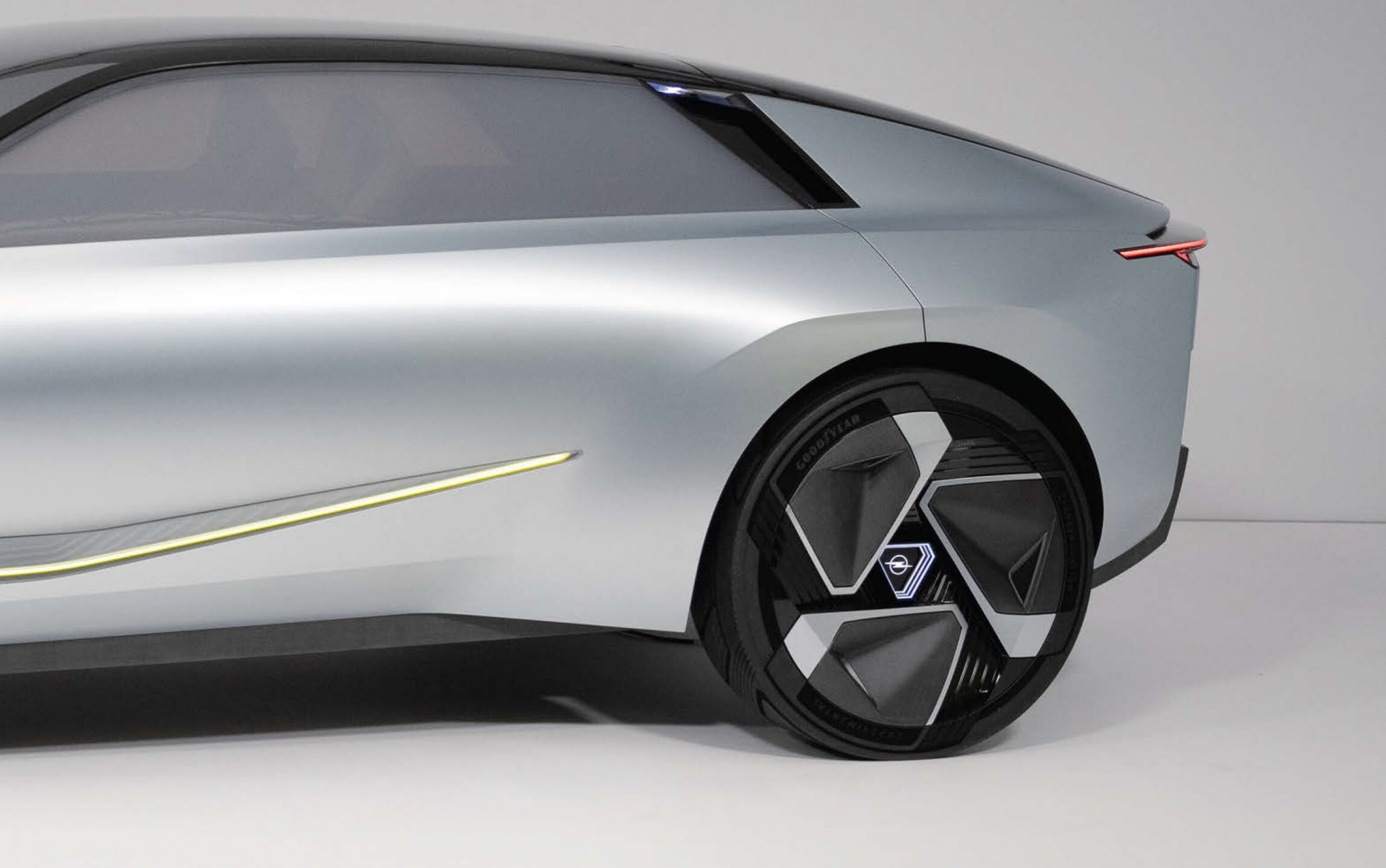
Con il mondo dell'automotive in fermento per la rivoluzione energetica in corso, le Case automobilistiche immaginano e progettano la mobilità del futuro. In questo contesto di incertezza, soprattutto per quanto riguarda la diffusione capillare dell'elettrico, Opel mostra il nuovo corso stilistico dei modelli del futuro.

Le dichiarazioni

"La Opel Experimental offre una prospettiva sui prossimi modelli e tecnologie, sul design futuro, oltre che sulla nuova era del marchio. Questa splendida concept car rappresenta una guida e mette in mostra ancora una volta lo spirito pionieristico di Opel," ha dichiarato Florian Huettl, CEO di Opel. "La nostra nuova Opel Experimental offre un'interpretazione più estrema della nostra filosofia di design Bold and Pure, Audace e Pura. Dà forma alla nostra visione del futuro. Molti degli elementi del suo design e la mentalità che c'è dietro saranno visibili nei futuri veicoli di produzione. Il design esterno offre prestazioni aerodinamiche ottimizzate in combinazione con una silhouette mozzafiato, mentre l'interno offre un'esperienza utente coinvolgente ed emozionante", ha aggiunto Florian Theis, Chief Designer Future Concepts.

Pulizia stilistica

Experimental presenta uno stile ed un design semplice ed accattivante allo stesso tempo. Il nuovo crossover a zero emissioni si basa sulla piattaforma BEV Stellantis, che potrà anche essere dotata della trazione integrale. Il concept è caratterizzato dall'assenza di cromature e da una forma tondeggiante ed armoniosa. Gli specchietti retrovisori tradizionali lasciano il posto a telecamere a 180 gradi completamente integrate sui montanti C, mentre i passaruota dalla forma squadrata sottolineano la sua indole sportiva. L'aggiunta di elementi illuminati sulla carrozzeria, e di giganteschi cerchi in lega dal disegno geometrico, conferiscono equilibrio e personalità alle proporzioni. Nella parte anteriore troviamo il nuovo logo Opel Blitz illuminato: è posizionato al centro della Bussola Opel e viene affiancato dai fari ad ala che si estendono sull'asse orizzontale. Intorno alla bussola anteriore fa bella mostra di sé la futura generazione dell'Opel Vizor 4D, ovvero la nuova versione del frontale ispirato alla Manta. All'interno della calandra ante-

Vista dal vivo, la Opel Experimental si fa apprezzare per le sue linee pulite e per uno stile che rimane impresso nella mente, pur non risultando "estremo"

Se gli interni e le tecnologie della Experimental guardano lontano, il nuovo Vizor e il look esterno potrebbero diventare realtà molto prima

Nelle foto sotto, alcuni dettagli del concept, tra cui le telecamere-specchietto, l'Opel Vizor, il diffusore posteriore e alcuni particolari luminosi della carrozzeria.

riore si nascondono le nuove tecnologie di visione avanzata tra cui sensori, lidar, radar e sistemi di telecamere.

Aerodinamica intelligente

Experimental offre soluzioni come i flap anteriori e posteriori che aumentano l'efficienza aerodinamica, così come il diffusore posteriore che si estende o si ritrae a seconda della situazione di guida. Gli pneumatici sono stati invece sviluppati in collaborazione con Goodyear e sono realizzati in gomma riciclata. I grandi cerchi in lega Ronal a 3 zone svolgono anch'essi una funzione attiva per aumentare ulteriormente l'efficienza aerodinamica.

Interni extralarge

Se le dimensioni esterne posizionano la Opel Experimental nel segmento C, gli interni vantano una spaziosità da segmento D. Il merito è da attribuire alla liberazione e all'ottimizzazione dello spazio all'interno dell'abitacolo. Un esempio è il volante capace di ripiegarsi grazie al sistema steer-by-wire, una soluzione che riduce ulteriormente il peso eliminando i componenti meccanici dello sterzo. I sedili adattivi leggeri combinano invece una struttura snella e resistente, liberando ulteriore spazio a bordo. Mantenere le dimensioni esterne compatte e garantire tanto spazio a bordo è un grande volare aggiunto per un'auto pensata per un uso famigliare come la Experimental.

Tech Bridge

I guidatori potranno personalizzare le informazioni di bordo in base alle proprie esigenze attraverso il sottile Tech Bridge, la nuova interpretazione del Pure Panel già presente sugli attuali modelli Opel. Invece degli schermi convenzionali, le informazioni o l'intrattenimento vengono presentati utilizzando la tecnologia di proiezione aumentata, supportata dall'intelligenza artificiale e dal controllo vocale naturale. Il Pure Pad fluttuante e trasparente si trova davanti al bracciolo anteriore. Può essere configurato in base alle preferenze personali del guidatore, consentendo così l'accesso immediato ai comandi più frequentemente utilizzati. **A**

La tinta verde Montreal comporta un sovrapprezzo di 1.800 euro, che si riduce a 600 euro per il bianco Alfa. Il rosso non è invece a pagamento

PRIMO CONTATTO

ALFA ROMEO TONALE

PLUG-IN HYBRID Q4 TRIBUTO ITALIANO

Tributo Italiano è l'allestimento al top della gamma Alfa Romeo disponibile nelle tre tinte del tricolore italiano e caratterizzato da tetto nero e bodykit nel colore della carrozzeria. Abbiamo guidato la Tonale più potente della gamma

Da tempo in prima posizione nelle vendite dell'affollato segmento C-SUV, Tonale si arricchisce del nuovo allestimento Tributo Italiano, per la prima volta proposto per l'intera gamma Alfa Romeo e, nel caso di Tonale, sia per la versione con motore 1.5 da 160 CV, sia per la plug-in Hybrid da 280 CV combinati, accreditata di un'autonomia complessiva di 600 km e di una percorrenza fino a 80 km in modalità elettrica. Senza tuttavia rinunciare alle prestazioni tipiche del marchio Alfa Romeo, come testimoniano il tempo di 6,2 secondi dichiarato nell'accelerazione da 0 a 100 km/h e la velocità massima di 206 km/h.

TEST

DOVE

Da Milano ci siamo diretti verso Casa Zegna, immediatamente sopra Biella.

COME

Prevalentemente apprezzando il comfort in autostrada, ma anche forzando il ritmo lungo le curve prima di raggiungere la meta.

QUANTO

Circa 150 km, gran parte dei quali percorsi in autostrada.

Cerchi da 20 pollici di serie

Come anticipato, la versione Tributo Italiano è disponibile in 3 colori: rosso e bianco Alfa e verde Montreal, sempre in abbinamento con il tetto nero e il bodykit in tinta con il colore della carrozzeria. I gusci degli specchietti retrovisori sono poi nobilitati dalla bandierina tricolore, mentre la griglia frontale è colorata in Dark Miron e i cerchi in lega da 20 pollici lasciano in bella mostra le pinze dei freni Brembo rosse. Completano la dotazione di serie, i fari Full-LED Matrix adattivi e i doppi terminali di scarico cromati.

Sopra, alcuni dettagli distintivi dell'allestimento Tributo Italiano, come i cerchi da 20 pollici, il bodykit in tinta, le bandierine italiane sui gusci degli specchietti e i terminali di scarico cromati. Di serie anche le pinze dei freni Brembo rosse.

I sedili di questa edizione speciale sono rivestiti in pelle traforata con accenni di rosso, tinta ripresa anche per le cuciture di plancia e pannelli porta. La plancia è nobilitata da una fascia carbon design, gli appoggiatesta dal logo ricamato.

Appoggiatesta firmati

Il primo dettaglio che si nota invece non appena si accede all'abitacolo della Tonale Tribuito Italiano sono i rivestimenti in pelle traforata dei sedili con accenni di rosso, oltre al logo della serie speciale ricamato sugli appoggiatesta. L'indole sportiva di questa versione è poi sottolineata dalle cuciture rosse di sedili, pannelli porta e plancia, con quest'ultima rifinita con una fascia carbon design caratterizzata dal logo Alfa Romeo con illuminazione ambientale. L'ultimo elemento distintivo è invece costituito dal battitacco in alluminio. Tra le principali dotazioni di serie che giustificano un prezzo di listino di 60.700 euro (3.500 euro in più rispetto all'allestimento Veloce) figurano climatizzatore bi-zona, volante riscaldato con paddles in alluminio, sedili anteriori riscaldati, impianto audio Premium Harman Kardon con 14 altoparlanti e subwoofer e portellone elettrico "hands-free".

280 CV di potenza combinata e 270 Nm di coppia per la Tonale più potente della gamma, che scatta da 0 a 100 km/h in 6,2 secondi

Si parte da 50.150 euro

L'allestimento Tributo Italiano è previsto anche per Giulia e Stelvio, che possono essere equipaggiate con il propulsore 2.0 Turbo benzina da 280 CV, oppure con il 2.2 turbodiesel da 210 CV, in entrambi i casi con cambio automatico a 8 marce e trazione integrale Q4. È comunque disponibile anche il motore turbodiesel da 160 CV associato alla trazione posteriore.
Grazie a Stellantis Financial Services e all'offerta Alfa Top Lease, è possibile usufruire di una proposta finanziaria esclusiva per Giulia e Stelvio Tributo Italiano: una rata da 450 euro al mese, mentre per Tonale Hybrid e Plug-in Hybrid Tributo Italiano si scende a 350 euro. Con la possibilità di scegliere, alla scadenza del contratto, tra tre diverse opzioni: sostituire la vettura acquistandone una nuova, tenere l'auto pagando la rata finale residua o rifinanziandola, oppure restituirla.

IL LISTINO

Giulia	2.2 Diesel 160 CV	58.850 euro
Giulia	2.2 Diesel 210 CV Q4	63.850 euro
Giulia	2.0 Turbo benzina 280 CV Q4	66.350 euro
Stelvio	2.2 Diesel 160 CV	64.950 euro
Stelvio	2.2 Diesel 210 CV Q4	69.950 euro
Stelvio	2.0 Turbo benzina 280 CV Q4	72.450 euro
Tonale	1.5 Hybrid	50.150 euro
Tonale	1.5 Plug-in Hybrid	60.700 euro

Un buon compromesso tra sport e comfort

Il test si è svolto partendo da Milano per raggiungere Casa Zegna nel biellese iniziando con una tratta autostradale che ha messo in evidenza il comfort del SUV marchiato Alfa Romeo. Viaggiando a 130 km/h, il regime di rotazione del motore si attesta infatti a 2.500 giri, il computer di bordo indica una percorrenza di circa 13 km/litro, mentre il buon isolamento acustico dell'abitacolo si riflette in una rumorosità meccanica praticamente inavvertibile, ma anche il rotolamento degli pneumatici e i fruscii aerodinamici sono sempre contenuti. Apprezzabile anche il funzionamento del cruise control adattivo, sempre lineare e mai troppo invasivo nelle reazioni.

Usciti dall'autostrada, la statale prima di arrivare alle prime curve del tracciato scelto per questo test drive ha consentito invece di apprezzare la dolcezza del cambio automatico a doppia frizione e la prontezza nelle scalate quando si ha la necessità di affrontare un sorpasso, manovra rapida e sicura grazie alla notevole potenza a disposizione, ma soprattutto in virtù della coppia massima di 270 Nm disponibile già a partire da 1.850 giri. Arrivati nel punto clou del percorso abbiamo invece spostato il selettore del sistema DNA in Dynamic per poter apprezzare al meglio il lato sportivo di Tonale. Le sospensioni che si irrigidiscono riducono sensibilmente il rollio, mentre il comportamento è sempre sicuro e rassicurante, assecondato da uno sterzo sufficientemente preciso e diretto. Colpisce più la spinta del motore ai regimi medio-bassi che non la sua capacità di allungo, mentre quando si utilizza il cambio in manuale bisogna sempre considerare un breve lasso di tempo tra l'impulso sul paddle in metallo e l'effettivo inserimento del rapporto desiderato. A

Il comportamento è sempre rassicurante, con reazioni progressive e tanta trazione in uscita di curva grazie al sistema Q4

Sono sufficienti pochi chilometri per entrare in sintonia con un'auto molto sicura e sincera. Lo sterzo è un po' troppo leggero

PROVA

HYUNDAI **KONA HEV N LINE**

Di bene in meglio

Ancora migliorato rispetto al passato, il SUV medio del marchio coreano conferma un favorevole rapporto qualità/prezzo, ma aggiunge consumi molto bassi nella versione full-hybrid. Migliorabile l'assorbimento delle sospensioni

Si può dire tutto, ma non certo che il design del nuovo B-SUV Hyundai sia scontato o poco personale. Forse si è osato fin troppo, ma il verdetto finale spetta ai dati di mercato; per ora possiamo solo dire che il nuovo modello abbia ulteriormente migliorato una ricetta già molto riuscita e variegata. A partire dall'abitabilità, ampliata insieme alla capacità di carico del vano bagagli, ma senza dimenticare un sistema full-hybrid molto efficiente e diversificato rispetto a gran parte della concorrenza grazie all'adozione della trasmissione a doppia frizione. Nella guida cittadina ed extraurbana, il SUV coreano esibisce consumi molto bassi e un'ottima fluidità di marcia, mentre in autostrada, con la batteria scarica, i consumi sono un po' superiori alle aspettative, anche a causa della rapportatura lunga della sesta marcia che impone frequenti scalate in quinta.

VELOCITÀ MASSIMA	ACCELERAZIONE 0-100 KM/H	CONSUMO MEDI0	PREZZO
165 km/h	**11,2 secondi**	**4,5/4,7 l/100 km**	**35.500 euro**

In fase di ripresa, Kona si fa apprezzare per il cambio a doppia frizione, esente dalla fastidiosa sensazione di “scollamento” tra motore e cambio tipica delle trasmissioni a variazione continua.

SCHEDA TECNICA

MOTORE

Benzina, 4 cilindri in linea, cilindrata 1.580 cc, potenza max 105 CV (77 kW) a 5.700 giri, coppia max 144 Nm a 4.000 giri. Elettrico sincrono a magneti permanenti, potenza max 43,5 CV (32 kW). Potenza max combinata 141 CV (104 kW)

Piattaforma K3 con passo allungato di 60 mm

Nuova Kona nasce sulla piattaforma K3, dal passo allungato di 60 mm rispetto al modello precedente, mentre la lunghezza totale cresce di 13 cm, ad eccezione dell'allestimento N Line, che misura 4.385 mm in lunghezza in luogo dei 4.350 mm della versione X Line. Quello dell'esemplare in prova è infatti l'allestimento dal look più sportivo, che si fa notare per gli scudi paracolpi dal design più grintoso, oltre che per il terminale di scarico sdoppiato, le minigonne laterali e i cerchi in lega da 18 pollici. Kona HEV N Line è offerta a 35.500 euro, ovvero 1.000 euro in più rispetto alla X Line, un prezzo un po' meno competitivo rispetto alle Hyundai del passato, ma giustificato da una qualità costruttiva sensibilmente migliorata, oltre che da una dotazione tecnica e di accessori molto completa. Che include anche una lunga serie di ausili alla guida, molto efficaci e funzionali, anche se accompagnati da segnali acustici che intervengono fin troppo frequentemente nella guida quotidiana per avvisare di un potenziale pericolo. Si tratta di "beep" che si possono disattivare, ma si tratta di un'operazione da effettuare scorrendo un paio di menù del sistema multimediale, e che va ripetuta ad ogni avviamento dell'auto. La sicurezza è sempre prioritaria, ma la collocazione spesso discutibile dei cartelli dei limiti di velocità in Italia comporta continue segnalazioni acustiche, soprattutto quando il sistema "legge" limiti di 20/30 km/h...

In allestimento N Line, Kona HEV è proposta a 35.500 euro, ovvero 1.000 euro in più rispetto a X Line, dal look meno sportivo

TRASMISSIONE

Trazione anteriore, cambio automatico a doppia frizione a 6 marce

DIMENSIONI E PESO

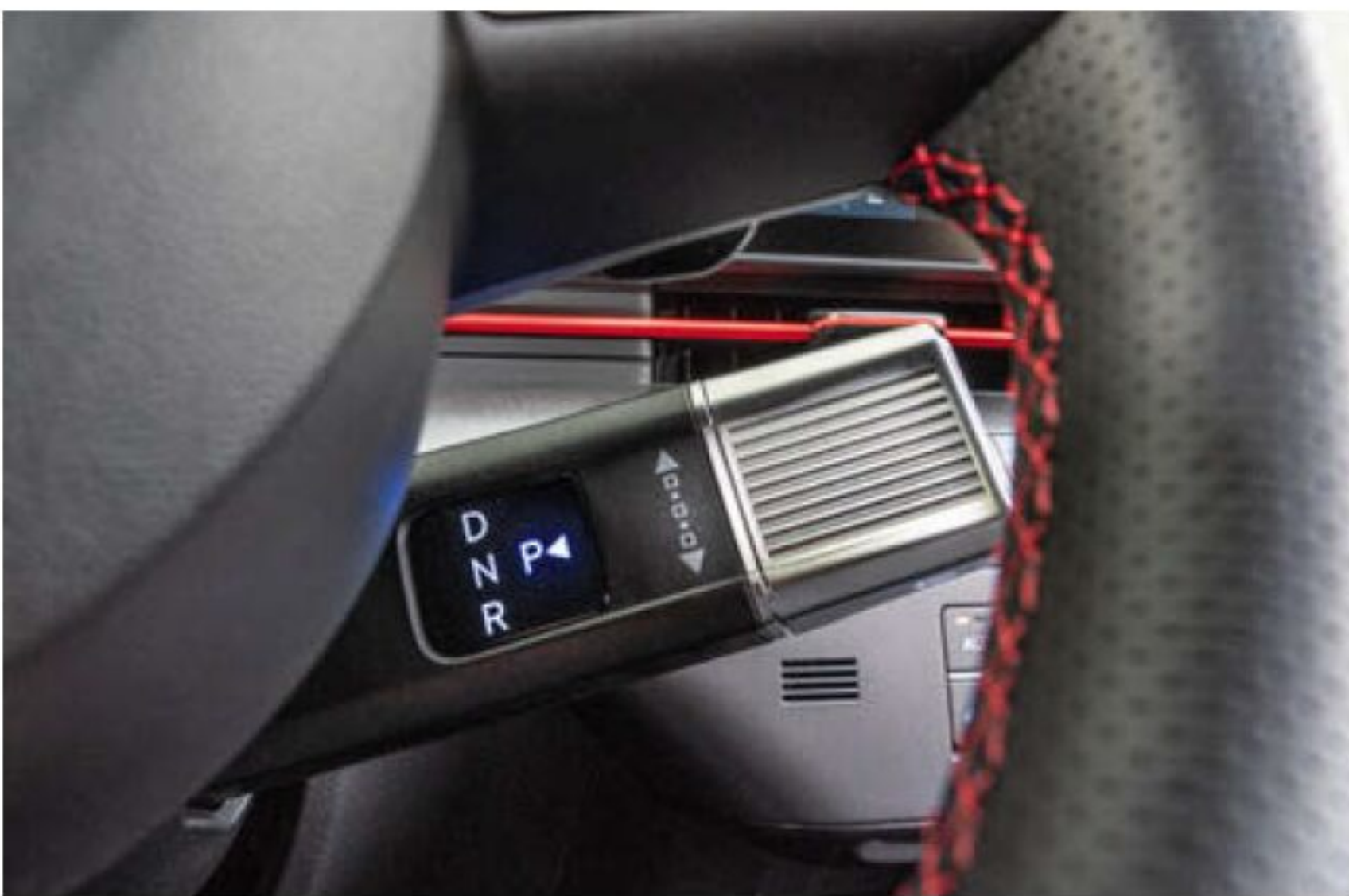
Lunghezza 4.385 mm, larghezza 1.825 mm, altezza 1.585 mm, passo 2.660 mm, peso in ordine di marcia 1.485 kg, misure pneumatici 215/55 R 18, capacità bagagliaio 466/1.300 litri

Con un volume di 466 litri, il vano bagagli è cresciuto del 30% rispetto al modello precedente.

I gruppi ottici agli estremi dei parafanghi sono indubbiamente caratteristici, ma anche fin troppo esposti agli urti in manovra

A sinistra, dall'alto in basso, il quadro strumenti con display da 12,3", il comando della trasmissione a destra del piantone di sterzo, i tappetini griffati N Line, la parte destra della plancia con la relativa mensola e il listello rosso che caratterizza l'allestimento N Line, il porta bevande sul tunnel e il vano per la ricarica wireless (15W), immediatamente davanti alla rotella per selezionare i programmi di guida (Eco, Sport e Snow).

Tecnologia fruibile

Non fatevi ingannare dal grosso monitor che definisce la plancia, perché la nuova Kona è sì un'auto molto tecnologica, ma anche altrettanto fruibile, non solo per l'intuitività del sistema multimediale, ma anche per la presenza di generosi tasti fisici per richiamare le funzioni di più frequente utilizzo. Senza sottovalutare un'abitabilità davvero generosa, inclusa la zona posteriore dell'abitacolo, dove anche i passeggeri più alti non riscontrano problemi per la testa e anche l'occupante del divano è accolto in modo decisamente migliore rispetto ad altri SUV del segmento B. E che dire del bagagliaio? Non solo che vanta una capienza superiore di 105 litri nel confronto con il modello precedente, ma che anche in questo caso si colloca ai vertici della classe, presentando una forma molto regolare e soluzioni pratiche e funzionali, come la cappelliera che, una volta sganciate le cordicelle di sostegno, si ribalta in avanti per non sottrarre spazio utile in altezza. Da segnalare inoltre una dotazione di serie molto completa, che include "chicche" come i porta bevande estraibili sul tunnel e il caricatore wireless da 15W, ma non prevede la possibilità di sfruttare la connessione wireless per Android Auto e Apple Car Play con il sistema di infotainment, che è però aggiornabile on the air. Ampie regolazioni di sedile e volante consentono infine a guidatori di ogni statura di trovare la posizione più congeniale, con i sedili caratterizzati da una discreta altezza da terra.

Il rivestimento interno dell'allestimento N Line prevede tessuto tecnico black con finiture rosse.

Ai passeggeri posteriori sono dedicate due prese USB-C, oltre alle bocchette di aerazione.

Questione di feeling

Ci sono auto con le quali entri immediatamente in sintonia, quelle che è come se le guidassi da una vita anche se sei seduto al posto di guida solo da qualche minuto. Ecco, la nuova Kona è proprio così, e questa gradevole sensazione è il risultato della somma di una serie di fattori. A cominciare da una fluidità di marcia esemplare, passando per un comfort acustico di ottimo livello, ma senza sottovalutare la peculiarità del cambio a doppia frizione che smarca il SUV coreano da gran parte della concorrenza. Niente "effetto scooter" in piena accelerazione quindi, ma una progressione incisiva grazie all'apporto del motore elettrico, che sopperisce alla coppia di soli 144 Nm erogata a 4.000 giri dal 4 cilindri aspirato di 1,6 litri scarsi. Affrontare il traffico sempre più congestionato della città è quindi una "passeggiata" alla guida della Kona, che viaggia spesso e volentieri in elettrico puro a vantaggio anche dei consumi, che spesso e volentieri si traducono in percorrenze anche superiori ai 20 km/litro. L'unico elemento di disturbo è costituito dalla non eccezionale capacità di assorbimento delle sospensioni sui fondi più accidentati, in particolare sul pavé o quando si attraversano le rotaie del tram. Anche sui tracciati misti Kona non delude: certo, l'assetto più vocato al comfort è causa di un discreto rollio in curva, ma solo forzando il ritmo, perché guidando in modo consono all'indole di questo SUV polivalente si può sempre contare su reazioni composte e su una piacevolezza di guida degna della migliore concorrenza nonostante uno sterzo talmente leggero da non garantire sempre un feeling ottimale.
Una sensazione amplificata nella marcia autostradale, la condizione di guida forse più critica, non tanto per la non eccezionale precisione dello sterzo, quanto per il comportamento del cambio.

Prese d'aria maggiorate e terminale di scarico cromato e sdoppiato sono specifici dell'allestimento N Line.

Meno efficiente in autostrada

Man mano che la batteria si scarica, la trasmissione automatica scala infatti dalla sesta alla quinta marcia per sopperire al binomio limitata disponibilità di coppia del motore/rapporto lungo della sesta, così a 130 km/h il regime di rotazione del motore sale fino a 3.200 giri e i consumi salgono di conseguenza, con percorrenze intorno ai 12/13 km/litro. L'unica soluzione è passare al programma di guida Sport e inserire manualmente la sesta marcia per percorrere circa 15 km/litro; basta solo che la strada sia pianeggiante, pena un progressivo calo della velocità che impone di scalare in quinta.

L'assetto è morbido per massimizzare il comfort, ma sui percorsi misti la Kona non teme le concorrenti più accreditate

LA GAMMA KONA E I PREZZI

BENZINA	X Line	N Line	X Class
1.0T GDI 2WD MT	28.500 €	—	—
1.0T GDI 2WD DCT	30.500 €	31.500 €	33.800 €
HYBRID 48V (benzina)	X Line	N Line	X Class
1.0T GDI 48V 2WD MT	29.500 €	30.500 €	32.800 €
FULL HYBRID (benzina)	X Line	N Line	X Class
1.6 GDI HEV 2WD DCT	34.500 €	35.500 €	37.500 €
ELECTRIC (elettrica)	X Line	N Line	X Class
	42.000 €	—	49.900 €

La 1.0 benzina da 120 CV è offerta anche con cambio automatico DCT e in un solo allestimento. Tre invece gli allestimenti per i modelli mild hybrid e full hybrid, che si riducono a due per l'elettrica.

A listino ci sono versioni con motore a benzina, mild hybrid e full hybrid, oltre a quella elettrica

HYUNDAI **KONA HEV N LINE**

DOTAZIONI

DI SERIE

- Air bag (anteriori, laterali, a tendina e centrale)
- Antifurto con Immobilizer
- Barre portatutto longitudinali
- Bluetooth con riconoscimento vocale
- Caricatore wireless per smartphone
- Cerchi in lega leggera da 18″ con pneumatici 215/55 R18 N Line
- Design sportivo N Line
- Freno di stazionamento elettrico
- Highway Driving Assist
- Pedaliera rivestita in metallo
- Radio RDS + DAB con 6 speakers
- Retrovisore interno elettrocromico
- Sedile guidatore con supporto lombare elettrico
- Sedili rivestiti in tessuto con finiture N Line
- Sensore crepuscolare e Sistema di gestione automatica dei fari abbaglianti
- Sistema di assistenza alla partenza in salita
- Sistema di mantenimento al centro della corsia
- Sistema di monitoraggio pressione gomme
- Sistema di navigazione con display touchscreen TFT LCD da 12.3″ con Connettività Apple
- CarPlay™ e Android Auto
- Specchietti retrovisori regolabili, ripiegabili e riscaldabili elettricamente
- Vetri posteriori oscurati

ACCESSORI A RICHIESTA

- Tech Pack (Digital key, Blind Collision Avoidance Assist (B.C.A) **750 euro**
- Tetto a contrasto **650 euro**
- Vernice metallizzata/micalizzata **700 euro**

PIACE

- Confidenza alla guida
- Capienza del vano bagagli
- Consumo urbano

NON PIACE

- Sospensioni rigide sullo sconnesso
- Sesta marcia molto lunga
- Gruppi ottici esposti agli urti

PROVA

KGM **TORRES DREAM**

Personalità, sostanza e prezzo competitivo sono le armi di Torres per combattere in un segmento di mercato molto affollato

Un nuovo inizio

Torres è un SUV che veste abiti moderni, offre tanto spazio a bordo ma è un po' troppo assetato. Motore 1.5 turbo benzina da 163 CV, zero elettrificazione, possibilità della trazione integrale, del cambio automatico e della doppia alimentazione benzina-Gpl. Prezzi a partire da 31.900 euro

di Andrea Brambilla

VELOCITÀ MASSIMA	ACCELERAZIONE 0-100 KM/H	CONSUMO MEDIO	PREZZO
191 km/h	**10 secondi**	**7,9 litri/100 km**	**37.500 euro**

KGM **TORRES DREAM**

Chiuso il capitolo SsangYong, il marchio coreano è diventato KGM e si prepara ad una vera e propria offensiva per competere nel mercato europeo. Il primo passo è avvenuto con il lancio del nuovo SUV Torres. Si tratta di un nuovo modello che ha l'obbiettivo di fare breccia tra gli automobilisti europei grazie al suo rapporto qualità-prezzo. La storia di questo nuovo corso ha inizio dopo l'uscita di scena di Mahindra nel 2020, a cui è seguita l'acquisizione da parte del colosso coreano KGM Group. Questa operazione ha portato tante novità e soprattutto le finanze necessarie per risollevare e riposizionare sia il brand, che i nuovi modelli in uscita. L'obiettivo è di puntare in alto, mantenendo il prezzo d'acquisto più basso possibile, senza dover rinunciare alla qualità costruttiva e ai contenuti tecnologici.

SCHEDA TECNICA

MOTORE

Benzina, 4 cilindri in linea, cilindrata 1.497 cc, potenza max 163 CV (120 kW) a 5.000-5.500 giri, coppia max 280 Nm a 1.500-4.000 giri.

TRASMISSIONE

Trazione anteriore, cambio automatico a 6 rapporti

Ti conosco, mascherina...

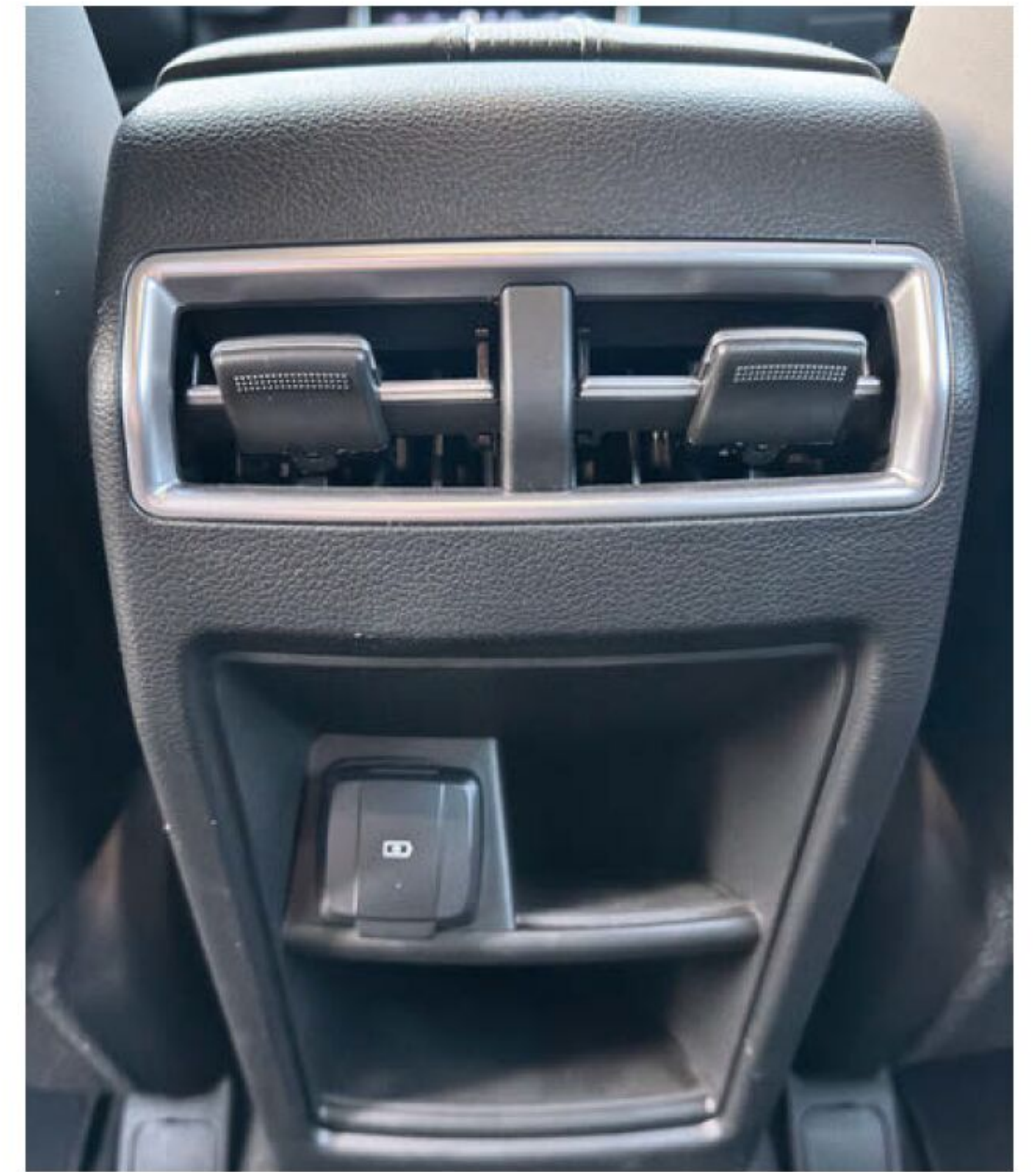
Mi dirigo incuriosito verso la Torres e mi rendo conto che c'è qualcosa di famigliare, soprattutto in quel muso. Quei sei, ripeto sei, listelli verticali, ricordano decisamente lo stile delle Jeep, che ne propone però un in più ….. Tutto sommato si tratta di un dettaglio che a me personalmente piace perché ben si amalgama con il disegno tagliente ed allungato dei fari anteriori. Lo stile della Torres è deciso e senza troppi fronzoli, il suo vestito sportivo è disegnato da linee ben definite che la fanno restare impressa nella mente fin da subito. Credo si tratti di un auto che, come spesso accade con le vetture moderne, non ammette via di mezzo: o piace o non piace. L'unico piccolo neo a livello stilistico l'ho trovato nella parte posteriore: il portellone asimmetrico e quella bombatura da " finta ruota di scorta" rendono un po' disarmonica la silhouette dell'auto. I passaruota in plastica nera, così come altri dettagli a contrasto con la carrozzeria, riescono invece a dare alla Torres un bel carattere.

DIMENSIONI E PESO

Lunghezza 4.700 mm, larghezza 1.890 mm, altezza 1.720 mm, passo 2.680 mm, peso in ordine di marcia 1.528 kg, misure pneumatici 235/55 ZR 18, capacità bagagliaio 703/1.662 litri

Gli interni della Torres mostrano materiali di qualità e assemblaggi ben eseguiti. C'è tanto spazio sia per le persone che per eventuali bagagli. I sedili sono rivestiti in ecopelle, mentre la razza destra del volante accoglie i comandi del cruise control adattivo.

Il quadro strumenti non offre molte possibilità di personalizzazione.

Sotto lo schermo del climatizzatore si trovano la piastra di ricarica wireless e le prese USB.

Il controllo del climatizzatore con comandi di tipo touch screen è ben posizionato e facile da utilizzare. Le tasche nei pannelli porta non sono rivestite. Comoda la presa di ricarica per le sedute posteriori, a cui sono dedicate due bocchette di aerazione.

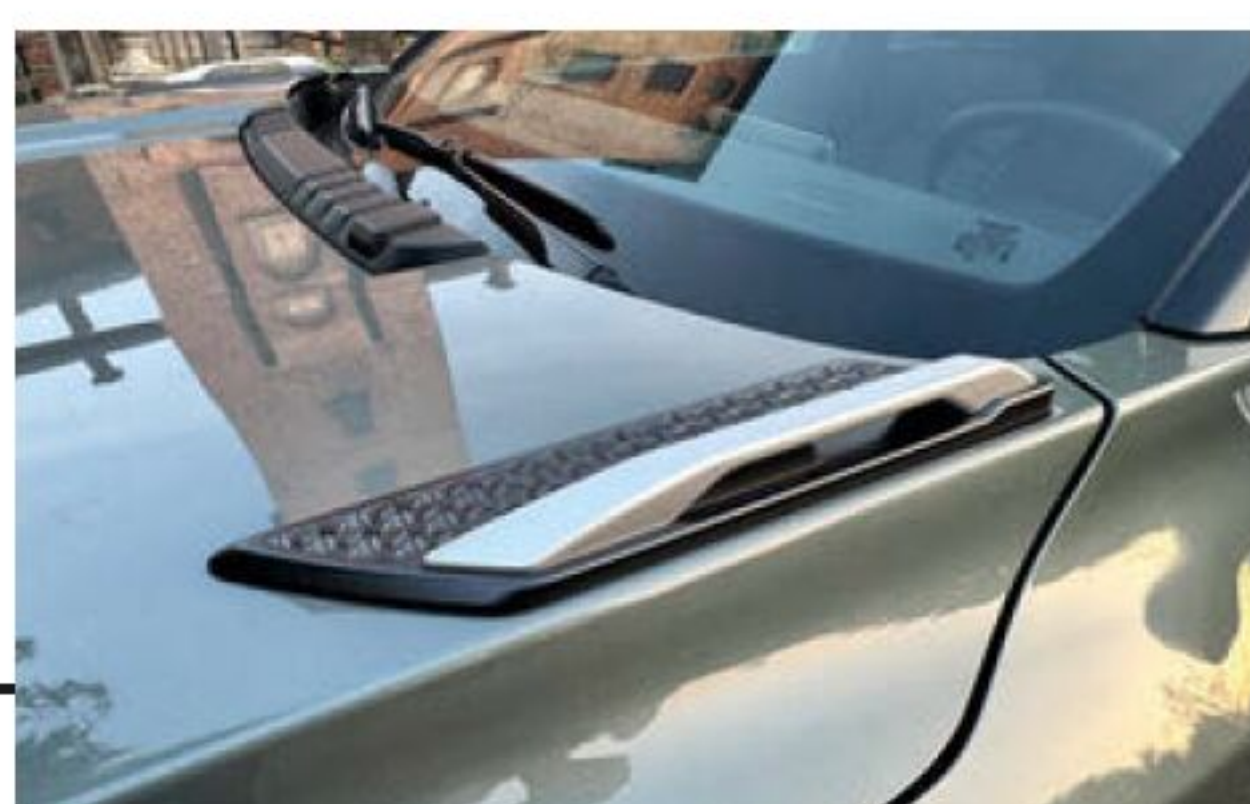
Digitale, semplice e ben rifinita

Una volta salito a bordo, mi rendo conto che la Torres è stata costruita puntando anche su un abitacolo molto ricco e completo. Quasi rimango stupito dalla completa digitalizzazione dell'abitacolo e da un layout che mette subito a proprio agio. Sì, è vero, le plastiche rigide sono più frequenti di quelle morbide, ma la sensazione di qualità percepita è comunque elevata. Il merito è da attribuire ai materiali e agli assemblaggi che si sono molto ben realizzati. Noto subito la quasi completa assenza di tasti fisici, presenti solo sul volante, mentre il massiccio uso di schermi per il cruscotto, per il sistema infotelematico e per i comandi del climatizzatore, rendono l'ambiente molto moderno. Per quanto riguarda lo schermo, anzi i piccoli schermi TFT posti di fronte a me, peccano di personalizzazione e mostrano una grafica forse un po' datata. Apprezzo invece il grande schermo da 12,5 pollici dell'infotainment, che è ben leggibile e facile da utilizzare. Capitolo spazio: c'è n'è davvero tantissimo sia per le persone che per gli oggetti; da segnalare la capacità del bagagliaio che varia da un minimo di 703 litri ad un massimo 1.662 litri. Pollice verso l'alto anche dopo essermi accomodato nelle sedute posteriori: essendo un'auto pensata per le famiglie, avere tanto spazio a disposizione è un grande punto a suo favore, soprattutto quando si viaggia a macchina carica.

I dettagli off-road sparsi qua e là, i grandi passaruota di colore nero, e le forme squadrate rendono la Torres facilmente riconoscibile

Manuale o automatica

Sotto il cofano è alloggiato un motore benzina 4 cilindri turbo iniezione diretta di 1,5 litri e 163 CV di potenza massima, con una coppia di 280 Nm già disponibile a 1.500 giri. Il cambio manuale è a 6 marce, al pari di quello automatico montato sull'auto in prova. La versione automatica dispone del Driving Mode System, che consente di selezionare le modalità di guida Normal, Sport e Winter. Con la trazione integrale è invece previsto il tasto "lock mode". Si tratta di un dispositivo che fino ai 40 km/h rende più efficace la guida su terreni con scarsa aderenza. La doppia alimentazione Gpl-benzina è disponibile per tutta la gamma, mentre nei prossimi mesi arriverà anche una versione 100% elettrica.

Discutibile il posteriore con il portellone asimmetrico, a differenza dell'ampio lunotto che esalta la visibilità .

Le maniglie in stile offroad sul cofano motore, pur essendo finte, rendono il look più personale.

Il dettaglio della griglia a sei feritoie, e non sette come i modelli Jeep, caratterizza il frontale del SUV coreano.

Il frontale è definito da una fanaleria affilata, sei lamelle verticali, e da un piccolo gancio di traino a vista di colore rosso. I grandi specchietti retrovisori e la parte bassa dei paraurti a contrasto con il resto della carrozzeria donano un tocco off-road.

Comoda e fruibile, ma i consumi...

Torres non propone alcuna elettrificazione in supporto al motore termico, quindi è un'auto tradizionale, che fa affidamento solo su cilindri e pistoni. I 164 CV dichiarati lavorano però abbastanza in sordina: un po' più di brio, soprattutto in fase di accelerazione e durante i sorpassi, non guasterebbe affatto. L'auto è silenziosa e garante di un apprezzabile livello di comfort di bordo grazie anche alla taratura delle sospensioni pensata per assorbire nel migliore dei modi le asperità del terreno. Tuttavia devo prendere atto che, quando si affronta una curva con un po' di brio, il rollio prende il sopravvento e non sempre l'avantreno riesce a seguire fedelmente la traiettoria ideale. Il cambio automatico è morbido e fluido; mostra qualche ritardo nella risposta quando deve dialogare con il sistema di start and stop durante le ripartenze. Ho invece apprezzato molto la fluidità e la silenziosità di Torres alle velocità autostradali, mentre mi hanno stupito la poca invadenza e la semplicità di utilizzo dei sistemi di guida assistita, che aiutano a rendere i lunghi viaggi decisamente meno stancanti. Per quanto riguarda i consumi, nella guida autostradale si riescono a percorrerei 13-14 km/litro, mentre in città la media scende a circa 9 km/litro. Torres si dimostra quindi nel complesso piuttosto assetata, soprattutto alla luce del peso di poco superiore ai 1.500 kg. Nell'insieme ho trovato questo pratico SUV, un auto concreta che non mostra particolari punti di debolezza. Forse non ha quel "fattore wow" che ti fa innamorare a priva vista, ma vanta sostanza e carattere che tutto sommato fanno la differenza. Sicuramente ci sono aree su cui in futuro la Casa coreana dovrà intervenire, ma alla prima KGM non mancano certo le qualità e le potenzialità necessarie per fare breccia nei cuori degli automobilisti europei, che sono notoriamente tra i più esigenti in assoluto.

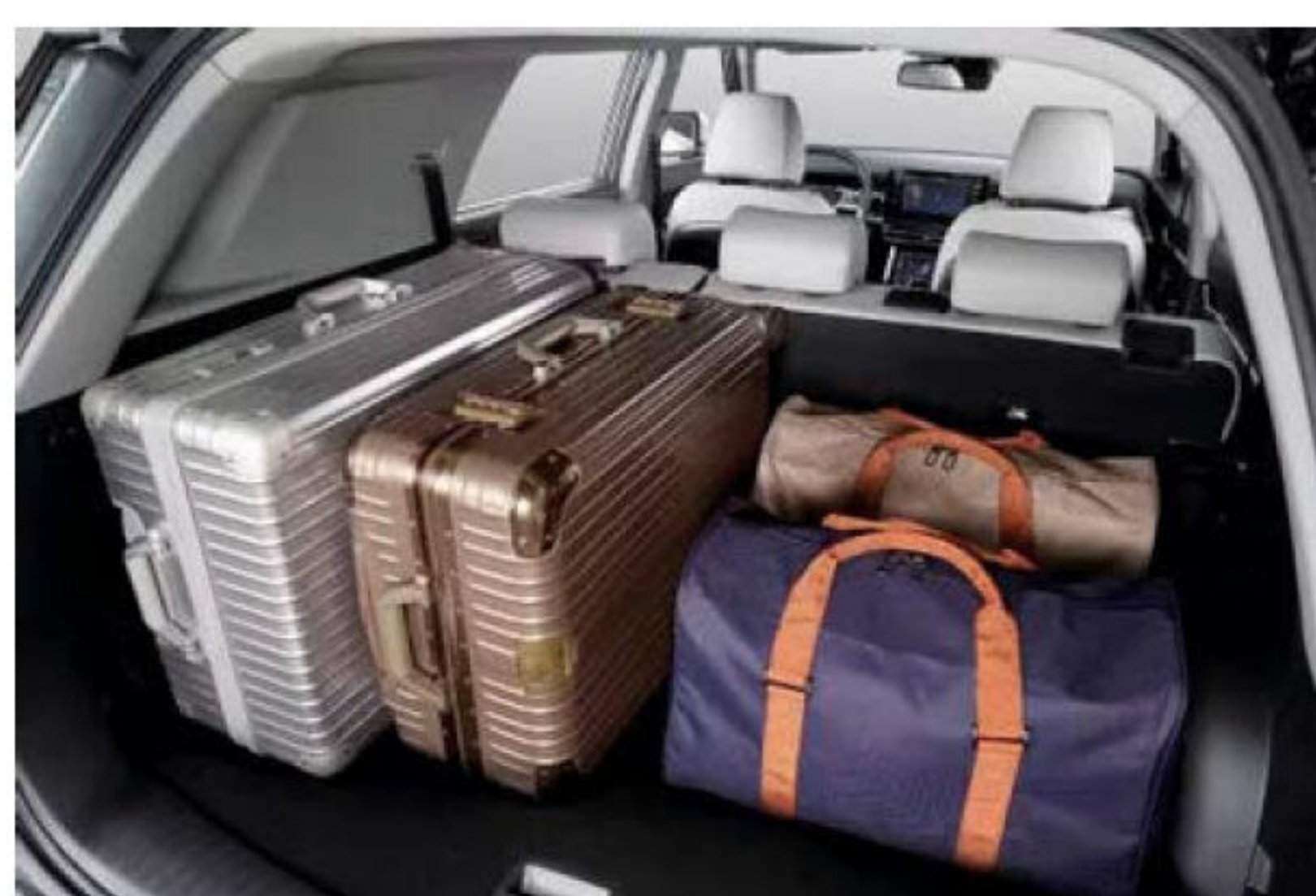
Torres predilige una guida calma e pacata: l'assetto è pensato per massimizzare il comfort, quindi sul misto emerge un certo rollio

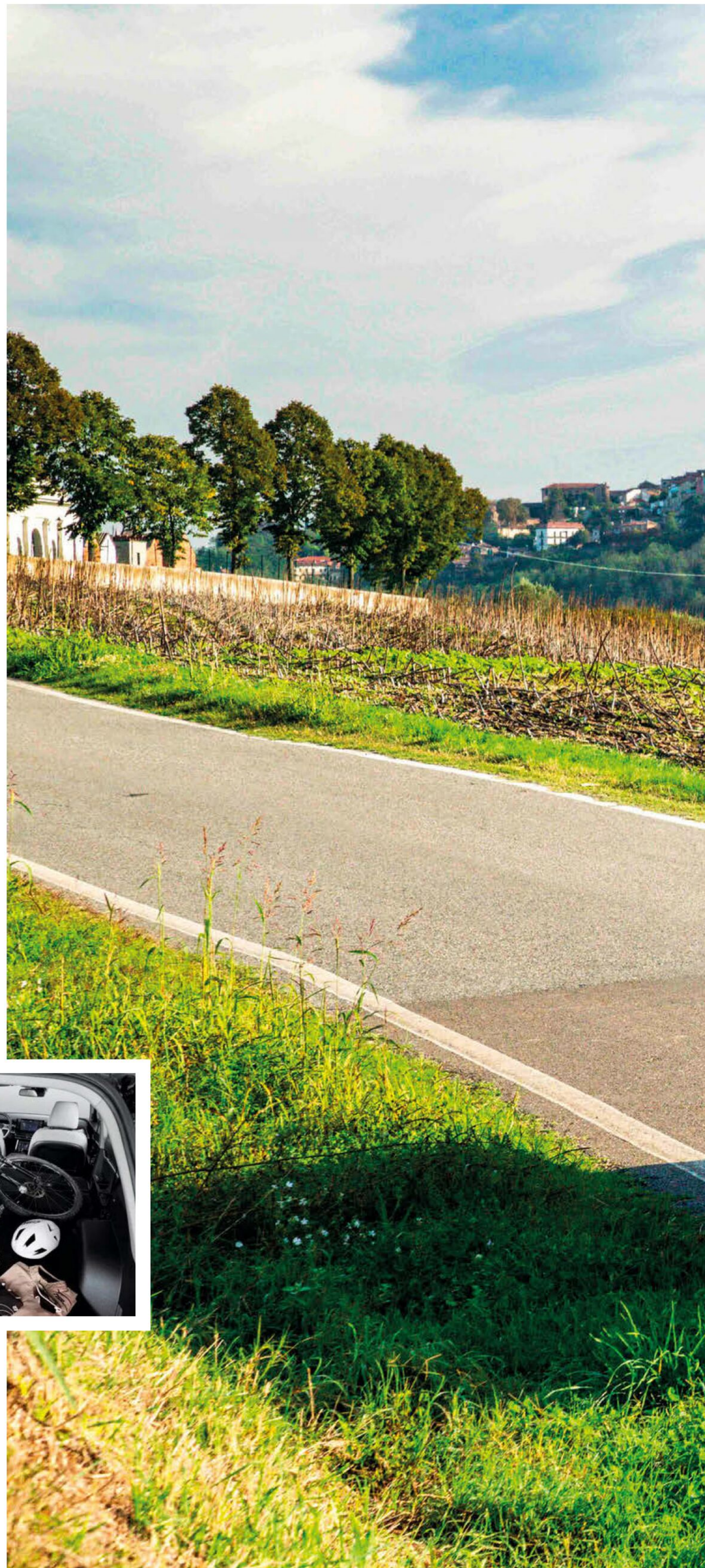
DOTAZIONI

DI SERIE

- Cerchi in lega da 18 pollici
- Sedili in ecopelle
- Prese USB Posteriori
- Ricarica wireless
- Cruise control adattivo
- Portellone ad azionamento elettrico
- Pomello cambio pelle
- Volante riscaldabile
- Sedili anteriori riscaldabili
- Blind Spot
- Lane change warning
- Rear cross traffic warning
- Rear cross traffic assist
- Safety exit warning

ACCESSORI A RICHIESTA

- Vernice Grand White **400 euro**
- Vernice Iron metal/Platinum gray/Forest green/Space black **950 euro**
- Navigatore integrato
- Luci ambiente 32 colori
- Blind spot collision assist

Allestimenti e prezzi

Il listino parte da 31.900 euro per la versione Road a due motrici con cambio manuale, che cresce di 1.000 euro optando per il Gpl. Si raggiungono invece i 39.500 euro per la versione a trazione integrale con cambio automatico in allestimento Dream. La versione top di gamma Icon è offerta invece a 43.500 euro. La protagonista della nostra prova, con cambio automatico in configurazione Dream, si attesta invece a 37.500 euro. **A**

Il verdetto finale non può essere che positivo. Pur essendoci qualche aspetto da migliorare è un auto costruita con cura e funziona bene

PIACE

- Prezzo concorrenziale
- Dotazione completa
- Spazio e qualità dell'abitacolo

NON PIACE

- Strumentazione poco personalizzabile
- Consumi in città
- Portellone asimmetrico

PRODOTTO

TEST 7 GIORNI SU 7

DACIA **JOGGER HYBRID 140 EXTREME 7P**

Sette in famiglia

Abbiamo caricato bambini, valigie, animali e siamo partiti per una vacanza sulla costa abruzzese, apprezzando la versatilità di questa sette posti, che non teme famiglie numerose, ma neppure le strade più difficili

di Marco Gualdani

La missione è di quelle impegnative: devo caricare famiglia, bagagli, animali e partire in direzione Abruzzo, a casa dei suoceri, per qualche giorno di vacanza. In tutto siamo quattro persone: io, mia moglie, due bambini di 10 e 6 anni, un cane e perfino un coniglio entrato a far parte della famiglia da un recente compleanno. Per fortuna il portabagagli ha una capacità da record e anni di esperienza in famiglia mi permettono di incastrare tutto con il minimo sforzo. Viaggeremo comodi, con l'abitacolo libero e senza aver dovuto rinunciare a niente; ci aspettano quasi 700 km di strada attraverso 4 regioni. Si parte!

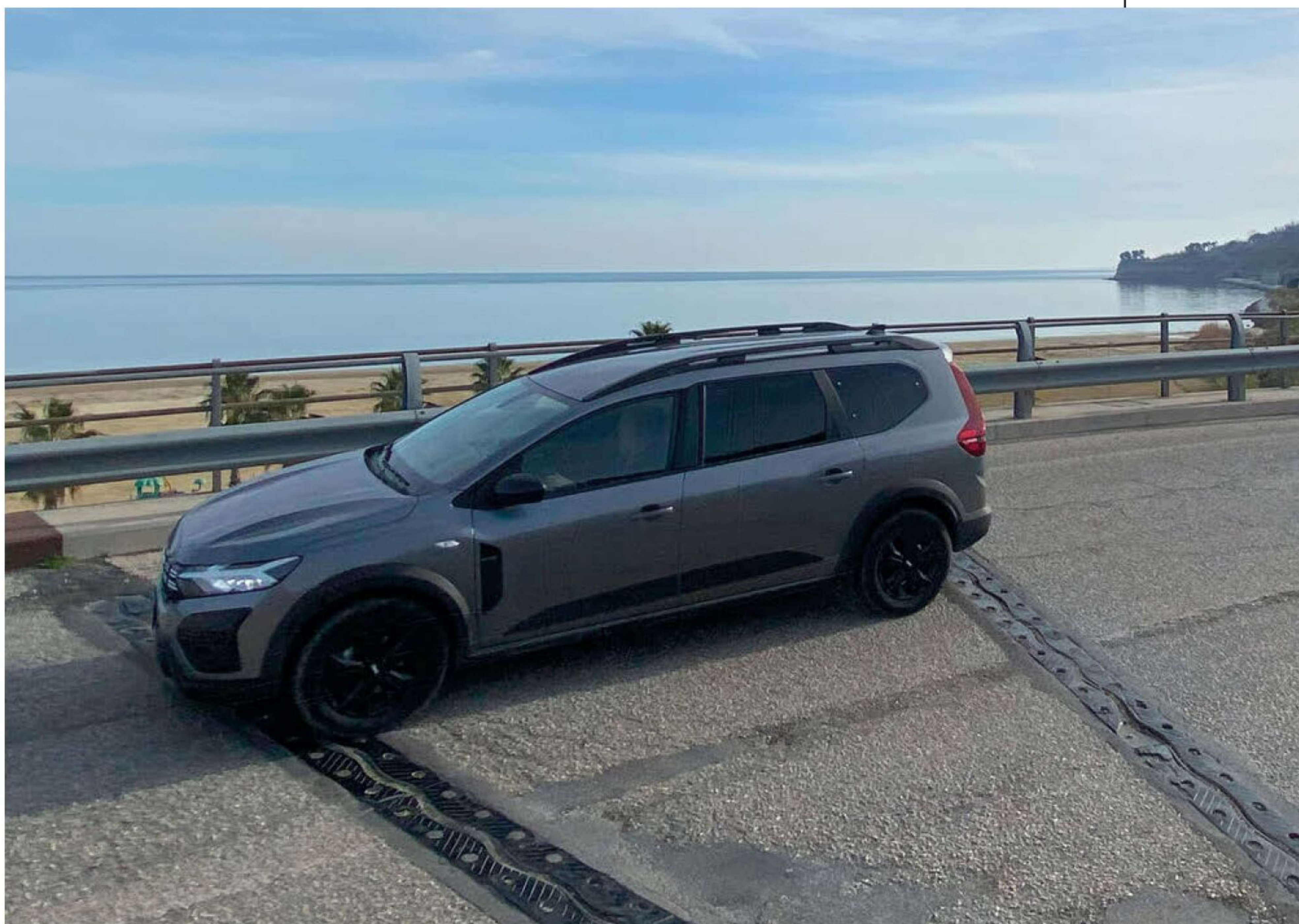
Sullo sfondo, la cittadina di San Vito Marina (CH), una delle perle della Costa dei Trabocchi, dove abbiamo messo alla prova la Dacia Jogger.

C'è traffico, ma non ci si annoia

Purtroppo, affrontare un viaggio oggi è diventato un terno al lotto e il mezzo che si ha a disposizione può fare la differenza tra renderlo piacevole o disastroso. Il tratto tra Bologna e il mare è rinomato per essere tra i più congesti, le Marche sono un cantiere costantemente aperto; quindi code e tempi che si allungano. Per ammazzare la noia andiamo alla scoperta della Jogger; mia moglie si improvvisa DJ programmando musica dopo aver collegato via cavo lo smartphone all'Apple Car Play (in alternativa c'è l'Android auto), con il telefono sostenuto da un supporto di serie alla sinistra dello schermo centrale, comodissimo e funzionale. I bambini seduti dietro hanno scoperto i tavolinetti reclinabili e ne sono entusiasti: il più grande ne approfitta addirittura per portarsi avanti con i compiti, il piccolo per giocare alla Switch. Peccato solo che siano reclinabili dal basso verso l'alto, costringendoti a una contorsione delle gambe per essere aperti o chiusi. In strada il traffico è alterno, ci si ferma e si riparte, e in queste condizioni apprezzo moltissimo il cambio automatico, l'assoluto silenzio della prima parte di erogazione e la crescita progressiva della spinta del motore, più che soddisfacente. Una seconda unità elettrica supporta il motore termico, ottimizzando la cambiata senza sussulti. Il cruise control non è adattivo, quindi non ne faccio uso in questa fase. Me lo godrò più tardi, quando la strada sarà libera.

Al termine dei 700 km controllo il serbatoio, manca ancora più di un terzo. All'andata la media è stata di 5,2 l/100 km (quasi 20 km/l), al ritorno (strada libera) di poco superiore. Ottimo!

Che sorpresa nel misto!

Usciamo dall'autostrada ben oltre i tempi stabiliti e nonostante i comfort siamo tutti stanchi e stufi; posso solo immaginare in quali condizioni saremmo se avessimo usato la nostra macchina che… lasciamo perdere. Il tratto che separa l'uscita dell'autostrada di Ortona alla destinazione è caratterizzato da una serie di colline contigue che definiscono strade estremamente tortuose, in salita e in discesa. Ho voglia di arrivare e mi metto a guidare, senza grosse aspettative. Ma devo ricredermi dopo due curve: la Jogger è divertente, scattante e maneggevole al punto da essere perfettamente a suo agio anche in questa circostanza. La spinta del motore elettrico in uscita di curva e un telaio che si presta anche al misto rendono il guidato divertente, ben oltre le impressioni di una famigliare così lunga.

PREZZO

26.950 euro

PRESTAZIONI

Velocità massima 178 km/h, accelerazione 0-100km/h 10,1 secondi, consumo medio 4,8 litri/100 km

MOTORE

Benzina, 3 cilindri in linea, 1.598 cc, potenza max 94 CV (69 kW) a 5.600 giri, coppia max 148 Nm a 3.600 giri. Elettrico, potenza max 49 CV (36 kW), coppia max 205 Nm. Potenza max combinata 140 CV. Batteria agli ioni di litio, 1,2 kWh, 230 V

Meglio prendere le misure

La posizione di guida è super comoda, ma i due sedili anteriori danno l'impressione di essere montati più in basso rispetto a quelli dietro. Se da passeggero hai una visuale decisamente soddisfacente, davanti sei un po' incassato nell'abitacolo. Il sedile ha la possibilità di essere rialzato (ed è consigliabile), ma resta una posizione particolare, che si traduce con qualche angolo cieco di troppo e una visibilità globale non sempre panoramica. Caratteristica che ti obbliga a prendere le misure in fase di parcheggio; la Jogger è lunga e per lasciarla nello spazio giusto devi farci l'occhio, anche perché se dietro hai la telecamera grandangolare, davanti mancano i sensori.

Portabagagli XXL

Impressionante lo spazio che si ha a disposizione: 1.807 litri ti permettono di caricare la qualunque, c'è profondità e altezza. E posso dire con orgoglio di essere riuscito a riempirlo tutto: 4 valigie, 3 zaini, vari sacchetti, buste e gabbia del coniglio! Fosse stata estate, avrei trovato il modo anche di caricare le biciclette o altra attrezzatura sportiva! Un portabagagli da record, nonostante la presenza della batteria da 1,2 kWh che alimenta il motore elettrico posizionata proprio sotto al portabagagli, ma senza rubarne spazio.

TRASMISSIONE

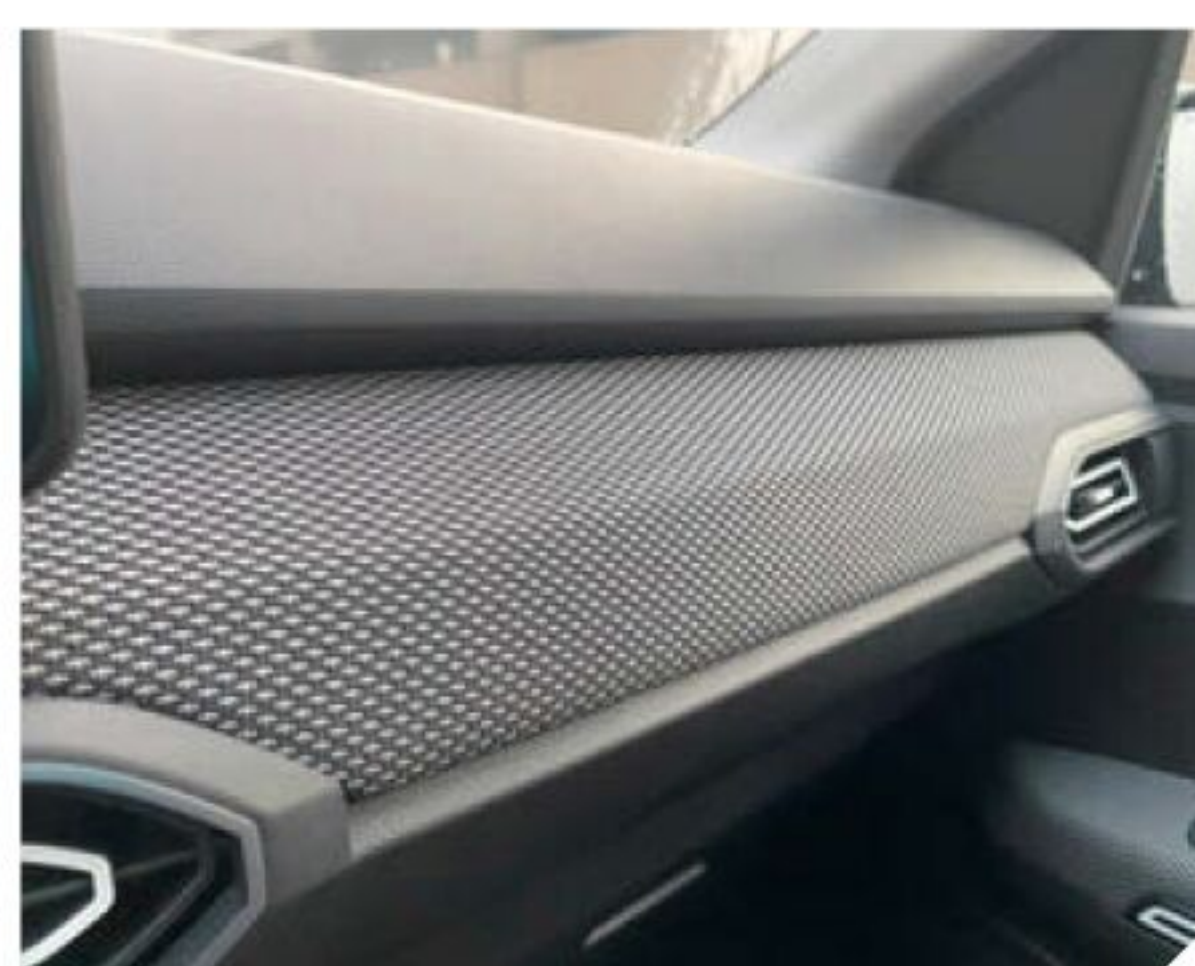
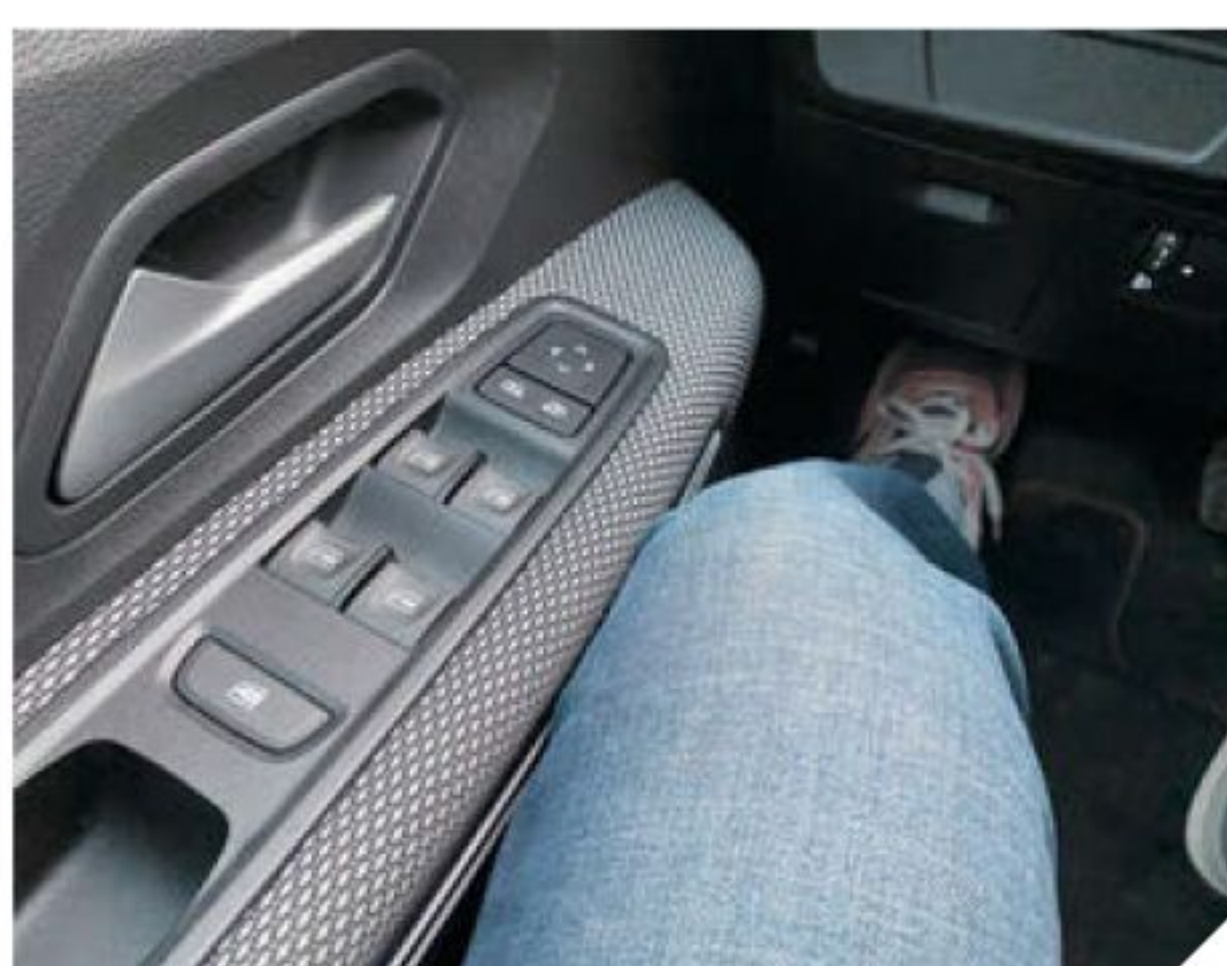
Trazione anteriore, cambio automatico a 6 marce.

DIMENSIONI E PESO

Lunghezza 4.547 mm, larghezza 2.007 mm, altezza 159 mm, passo 2.898 mm, peso a pieno carico 1.862 kg, misure pneumatici 205/60-16, capacità bagagliaio 160/1.807 litri, capacità batteria 1,2 kWh

DACIA
JOGGER HYBRID 140 EXTREME 7P

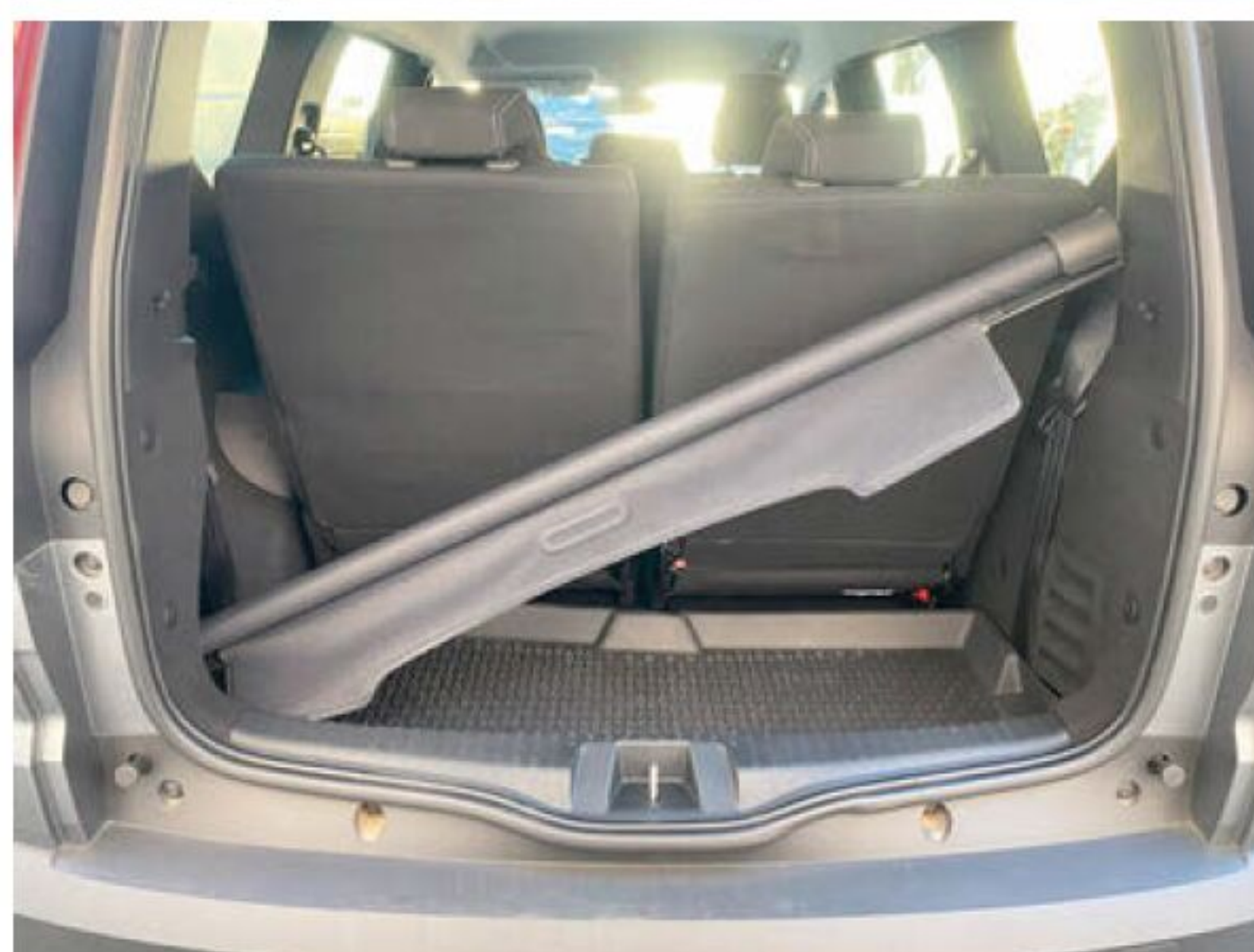
Un vero carroarmato

Dacia ha fatto un bel salto di qualità e si vede anche dagli interni; la plancia è ben rifinita e sono accattivanti le bocchette d'aria che richiamano il nuovo logo. Resta tanta plastica, ma i nuovi inserti in tessuto alzano non poco il piacere all'occhio e al tatto. La strumentazione da 7" è altrettanto godibile, a colori, e il volante ha pulsantiera multifunzione molto pratica, anche se la gestione dell'audio è a satellite. C'è una seconda regolazione del volume integrata nel display centrale (touchscreen da 8"), ma per il passeggero non sempre è facile centrare il + o il – con il dito, considerando gli scossoni dell'auto; con le tante manopole zigrinate nell'abitacolo una in più per il volume ci poteva stare. E anche il clima bi zona. Altro dettaglio, personale; quando guido, soprattutto per tante ore, tendo ad appoggiare la gamba sinistra sullo sportello e alla lunga ho trovato un po' scomodo l'inserto di plastica dura inserito proprio sulla costola del bracciolo.

L'abitacolo è moderno, il nuovo logo Dacia è richiamato dalla bocchette d'aria, inserti di tessuto danno un tocco di qualità alla plancia. Non si punta sui fronzoli, ma sulla praticità.

Il design degli interni è semplice, ma piacevole all'occhio e al tatto. Al centro della plancia un intuitivo display touchscreen da 8"

Con poche semplici mosse la Dacia Jogger si trasforma in una sette posti ben spaziati. Il portabagagli viene sacrificato, ma si fa posto per un sacco di amici (sotto). I due sedili aggiuntivi sono anche facilmente removibili e molto leggeri.

Tutti dentro!

A rendere questa Jogger unica, è la possibilità di sfruttare il portabagagli come vano per due sedili ulteriori, per un totale di 7 posti omologati a libretto. I sedili si aprono e si chiudono con estrema facilità tramite perni e sistemi ad aggancio rapido e possono anche essere rimossi e lasciati in garage, essendo molto leggeri. Sono totalmente svincolati, quindi si possono aprire/chiudere/montare/togliere a piacimento. Vi si accede dal davanti, abbassando facilmente i sedili posteriori. I comfort non mancano neppure qui, con braccioli dedicati, vano per bicchiere e apertura finestrino a compasso Ovviamente la configurazione 7 posti significa fare a meno di quasi tutto lo spazio del portabagagli, ritrovandosi l'asta di copertura posteriore un po' tra i piedi, essendo più larga del portellone.

IN SINTESI

Sette posti, capienza abbondante, lunghezza da station, anima crossover, motorizzazione ibrida: con la Jogger Dacia ha realizzato un'auto che mescola perfettamente mondi diversi e a un prezzo imbattibile. Non ha quel design aggressivo che ti promette chissà quali emozioni, ma è concreta, robusta, comoda, particolare e consuma pochissimo. Per questo ti sorprende ma, più di tutto, ti rende la vita più facile.

TEST 7 GIORNI SU 7

DS 3 E-TENSE PERFORMANCE LINE

Salottino alla francese

Comoda come impone la miglior tradizione DS, la versione elettrica della media francese esalta la fluidità di marcia e garantisce un'autonomia media reale di circa 350 km

di Fabio Suvero

Non si fa altro che parlare di auto elettriche nell'ultimo periodo, di tempi di ricarica ridotti, autonomie aumentate e prestazioni sempre più brillanti, anche se in molti casi inutili visto l'impatto che poi hanno sulla durata della batteria. Però di riduzione dei prezzi di acquisto non se ne parla mai, con il risultato che il "termometro" del mercato indica inevitabilmente numeri poco incoraggianti, anche se, come mi dicevano a scuola, sto andando fuori tema. In questo contesto trattiamo infatti la DS3 che abbiamo sottoposto al nuovo test 7 giorni su 7, basato appunto sull'utilizzo reale e quotidiano dell'auto, scoprendo che…

Consumare 15 kW/100 km è possibile con un po' di attenzione, che equivale a circa 350 km di autonomia media.

La cara e “vecchia” leva del cambio

Il ritiro della “nostra” DS3 avviene presso Stellantis & You di via Gattamelata a Milano, con la consueta consegna del transponder da tenere in tasca e il conseguente sblocco delle porte che avviene puntuale non appena mi avvicino all’auto. La prima impressione è di un ambiente molto ricercato e lussuoso, soprattutto dopo aver visto i sedili in pelle (optional) che un attimo dopo si sono rivelati comodi come la poltrona di casa. Ma come si accende? Solita ricerca che dura qualche istante prima di individuare il tasto Start/Engine/Stop al centro della consolle, che nel frattempo si era anche illuminato per farsi riconoscere: colpa mia che lo stavo cercando dove ai miei tempi c’era la serratura in cui infilare la chiave. Per fortuna non sono in compagnia di un giovane, che senza neanche pensarci mi avrebbe immediatamente apostrofato come boomer! Me la cavo meglio invece con la leva del cambio, che io continuo a chiamare così anche se nelle auto elettriche il cambio non c’è, essendo di fatto a presa diretta. Vabbè, per fortuna qui sono andato meglio, visto che ho immediatamente individuato la classica leva al posto delle varie “diavolerie” che molti altri costruttori si sono inventati, magari con l’obiettivo di aumentare la capienza del portaoggetti sul tunnel, che qui non abbondano.

Sotto, da sinistra, la classica leva della trasmissione, i sedili rivestiti in pelle (1.200 euro) e la consolle, nella parte inferiore della quale si trova il pulsante start/stop. In basso a destra, il display che indica 398 km di autonomia.

Morbida e vellutata

I primi chilometri filano via lisci come l’olio, per carità, una cosa abbastanza normale nel caso di un’auto elettrica, ma la risposta immediata ai comandi del pedale destro - questa volta ci ho pensato e non l’ho volutamente chiamato gas – e la fluidità di marcia continuano a colpirmi favorevolmente, anche perché la DS è un’auto pensata soprattutto per la città, dove comfort e immediatezza nelle risposte sono determinanti. Ne approfitto per la prima sosta al semaforo per dare un’occhiata al quadro strumenti, non molto grande ma assolutamente chiaro e di facile lettura, con i dati relativi a stato di carica della batteria e autonomia che indicano rispettivamente 100% e 398 km; niente male tutto sommato, scopriremo a breve se sono anche attendibili.

DS 3 E-TENSE PERFORMANCE LINE

PREZZO

42.050 euro

PRESTAZIONI

Velocità massima 150 km/h, accelerazione 0-100 km/h 8,7 secondi, autonomia media 402 km

Comode le maniglie esterne, meno le interne e il baule

Arrivo in redazione e la prima cosa che noto è la maniglia di apertura sul pannello porta, collocata un po' più in basso rispetto a dove avrei immaginato di trovarla; niente di trascendentale, per carità, ma anche nei successivi giorni di utilizzo la trovo in una posizione un po' innaturale, essendo in parte nascosta dalla sporgenza del bracciolo, sopra al quale si trovano anc he le bocchette di aerazione laterali. Una scelta abbastanza inconsueta, proprio come lo sono i comandi "incassati" degli alzacristalli elettrici che circondano la leva del cambio. L'idea è che l'abitacolo della DS sia stato disegnato privilegiando il design rispetto alla funzionalità, del resto la prima Citroen DS di fine anni Cinquanta si sono fatte largo proprio per aver rotto gli schemi di un mondo fin troppo scontato e convenzionale. Nei successivi giorni di utilizzo riscontro anche lo sviluppo in altezza della parte sotto il battitacco causato dall'ingombro della batteria che rende la soglia di accesso più alta rispetto a quella di un'auto di convenzionale; un dettaglio che tutto sommato non fa notizia in un mercato dominato da SUV e crossover. Più critica invece l'apertura del portellone, anche in questo caso non si è voluto "sporcare" la linea con una maniglia esterna, in compenso ci si sporcano le mani, da infilare tra il portellone e la sua battuta dopo averlo sbloccato attraverso il comando sul transponder!

Dall'alto, le maniglie esterne sono a scomparsa, mentre quelle interne sono un po' scomode da individuare. Il brancardo è piuttosto alto, mentre l'apertura del portellone non è comodissima.

MOTORE

Elettrico a magnete permanente, potenza max 155 CV (114 kW), coppia max 270 Nm.

TRASMISSIONE

Trazione anteriore, cambio monomarcia.

DIMENSIONI E PESO

Lunghezza 4.118 mm, larghezza 1.791 mm, altezza 1.534 mm, passo 2.558 mm, peso a vuoto 1.625 kg, capacità bagagliaio 350/1.050 litri capacità batteria agli ioni di litio 50 kWh.

Tempi “biblici” con 220V

Il mio viaggio quotidiano casa-ufficio mi fa apprezzare giorno dopo giorno la DS3, comoda come poche altre anche in virtù di un comfort esaltato dalla taratura morbida delle sospensioni in classico stile DS. Soltanto che l’autonomia inizia a calare e non voglio provare l’ansia da ricarica già sperimentata in passato, quindi, quando la batteria arriva al 68%, decido di provare a caricarla per capire quali sono i reali di fermo macchina. Non l’ho fatto nel box di casa per due motivi: primo non so se la minuscola presa di corrente regga l’assorbimento del carica batteria da 220V in dotazione, seconda perché quella presa di corrente è collegata al contatore condominiale, quindi preferisco evitare di essere “linciato” in occasione dell’imminente riunione di condominio. Scherzi a parte, il mercato continua a proporre auto elettriche di tutti i tipi, ma perché non hanno pensato prima a realizzare infrastrutture per consentire a tutti ricariche agevoli? Aspetto il giorno successivo e sfrutto la presa corrente aziendale pe farmi un’idea dei tempi di ricarica, che si rivelano biblici: 10,33 ore per passare dal 68 al 100%! Ok, mi sono reso conto che la ricarica domestica non è praticabile, a meno di non attaccare quotidianamente la spina, ammesso poi di non dover affrontare un viaggio, situazione che affronterò tra un paio di giorni, visto che mi aspetta una trasferta in giornata di circa 500 km tra andata e ritorno.

Con la presa domestica, per ricaricare dal 68 al 100% servono 10,33 ore. I pneumatici dalla spalla non molto ribassata esaltano la capacità di assorbimento delle sospensioni sullo sconnesso.

Nella marcia autostradale i consumi crescono sensibilmente, non per niente la velocità massima è autolimitata a 150 km/h

Colonnine di ricarica? Ci vuole fortuna e pazienza...

Come dice un amico che ama le auto elettriche, i viaggi vanno programmati, sfruttando le pause caffè/pranzo/cena per ricaricare la batteria. Siccome non sono amante del brivido, preferisco fare una prova il giorno prima di mettermi in viaggio, e lo faccio sfruttando una colonnina ultra fast vicino a casa mia: dovrebbe ricaricare a 110 kW, ma a un prezzo non proprio economico: 0,89 euro/wKh + 0,02 euro per minuto. Dico dovrebbe perché, per evitare di avere una tessera per ogni gestore, visto che al momento pagare una ricarica con bancomat o carta di credito è un miraggio, ho deciso di scaricare un'App che consente di usufruire del servizio offerto dai maggiori fornitori di energia, ma solo dopo aver associato una carta di credito alla stessa. Benissimo, peccato che alla prova dei fatti non sono riuscito a collegarmi con la colonnina perché la connessione dati andava e veniva, quindi me ne sono tornato a casa con la coda tra le gambe, utilizzando il telefono connesso con il pratico sistema di infotainment per chiedere al mio compagno di viaggio di usare la sua cara e vecchia auto diesel per essere tranquilli di non rimanere a "secco" di energia…

Il pagamento della ricarica non è possibile con carta di credito o bancomat: un limite non di poco conto.

IN SINTESI

Molto comoda, scattante e dal look "sfizioso", l'ultima generazione della DS3 E-Tense è una compagna ideale per chi predilige la città o le brevi percorrenze. Un cliente tipo disposto ad accettare tutti i limiti che le attuali infrastrutture impongono alla mobilità elettrica, ma soprattutto pronto a spendere 10.000 euro in più rispetto alla versione a benzina Pure Tech 130 CV. Al netto degli incentivi statali.

CONCEPT CAR

LEXUS LBX MORIZO RR CONCEPT

Questa concept car prefigura la variante sportiva della Lexus LBX, equipaggiata con il 3 cilindri turbo di 1,6 litri di origine GR Yaris declinato in variante 305 CV

L'idea e lo sviluppo di una versione in chiave sportiva del nuovo SUV compatto LBX di Lexus arriva direttamente dal Presidente di Toyota Motor Corporation e Master Driver Akio Toyoda, noto anche come "Morizo".
La meccanica deriva dalla GR Yaris che abbiamo presentato nelle pagine precedenti, a partire dal 3 cilindri turbo di 1,6 litri, in questo caso portato fino a 305 CV di potenza massima, mentre il picco di coppia è di 400 Nm da 3.250 a 4.600 giri. Anche il cambio automatico a 8 marce Direct Shift deriva dalla compatta sportiva Toyota, così come il sistema di trazione integrale.
Oltre che dalle ampie prese d'aria frontali e dai due terminali di scarico ai lati dello scudo paracolpi posteriore, l'estetica è caratterizzata dalla presenza del colore giallo, che rappresenta la firma di Morizo. È presente infatti nella calandra, nelle pinze dei freni e nelle cinture di sicurezza, che riportano il logo Morizo RR. Altre caratteristiche distintive sono i sedili sportivi, la pedaliera in alluminio e le modanature nere di passaruota e paraurti. I cerchi in lega da 19 pollici dal design esclusivo per questo modello ospitano pneumatici 235/45. A

I dettagli di colore giallo rappresentano la firma di Akio Toyoda (Morizo), Presidente di Toyota.

Ampie prese d'aria frontali e doppio terminale di scarico identificano la RR Concept, che monta specifici cerchi da 19 pollici

TUNING

NOVITEC FERRARI 296 GTB

Kit aerodinamico con particolari in carbonio a vista, cerchi da 21 e 22 pollici e impianto di scarico con catalizzatori sportivi caratterizzano l'interpretazione del tuner tedesco della GT ibrida del Cavallino

Nessuno stravolgimento stilistico per la GT Ferrari che segna il ritorno al motore V6, ma un kit aerodinamico in fibra di carbonio a vista che la rende ancora più esclusiva senza tuttavia intaccarne la linea firmata dal Centro Stile Ferrari. Non si tratta però soltanto di un upgrade estetico, visto che il "labbro" presente nella parte anteriore del paraurti e lo spoiler posteriore a coda d'anatra sono stati progettati per ottenere un equilibrio aerodinamico ottimale tra l'asse anteriore e quello posteriore. Le finiture in fibra di carbonio degli specchietti retrovisori esterni e della cornice del finestrino posteriore aggiungono poi un ulteriore tocco di sportività, alla stessa stregua degli elementi realizzati in materiali compositi in corrispondenza delle prese d'aria del motore.

Il "labbro" nella parte inferiore dello scudo paracolpi frontale e lo spoiler posteriore a "coda d'anatra" sono stati progettati per incrementare ulteriormente il carico aerodinamico in velocità.

Cerchi Vossen con look monodado

Per sfruttare al meglio lo spazio disponibile all'interno degli archi ruota, Novitec si è rivolta al produttore statunitense Vossen, che ha progettato i cerchi Novitec NF11, caratterizzati da cinque razze doppie e dal coprimozzo con effetto centerlock. Sono realizzati con tecnologie di forgiatura all'avanguardia e lavorazione CNC e sono disponibili con diverse finiture superficiali e in 72 colori. La scelta di una combinazione di ruote di dimensioni 9,5Jx21 sull'asse anteriore e 11,5Jx22 su quello posteriore esalta la forma a cuneo della 296, equipaggiata con pneumatici anteriori 255/30 ZR 21 e posteriori nella misura 335/25 ZR 22.

Rivisto anche l'assetto

Anche l'assetto è stato modificato, con molle sportive tarate per lavorare in modo ottimale con gli pneumatici dal profilo estremamente ribassato. Riducono l'altezza della supercar del Cavallino di circa 35 millimetri e sono disponibili per la 296 GTB con o senza pacchetto Fiorano. Il sistema idraulico di sollevamento anteriore consente inoltre di sollevare la parte frontale dell'auto di circa 40 millimetri premendo un pulsante nell'abitacolo in modo da superare più agevolmente eventuali rampe dei garage sotterranei o dossi. L'avantreno ritorna poi alla sua posizione originaria con un'altra pressione sull'interruttore o automaticamente oltre gli 80 km/h di velocità.

I terminali di scarico, sdoppiati al posto di quello singolo di serie, sono offerti in due varianti da 102 mm, anche con placatura in oro 999

Sound più coinvolgente

Il lavoro di Novitec non si è limitato tuttavia ad aerodinamica e assetto, visto che anche l'impianto di scarico è stato modificato, sia per migliorare le prestazioni, sia per garantire un sound più presente e soprattutto coinvolgente. I condotti di ingresso ai turbocompressori ottimizzati, insieme all'impianto di scarico completamente riprogettato, assicurano infatti un incremento di 38 CV della potenza massima, con il risultato di una potenza combinata di 868 CV. Il nuovo impianto di scarico è offerto sia in acciaio inossidabile sia in Inconel, materiale quest'ultimo di derivazione Formula 1. A richiesta sono disponibili valvole a farfalla a controllo attivo per modulare il sound a seconda delle esigenze, mentre esteticamente sono previste diverse varianti di due terminali di scarico da 102 mm, compresa l'elegante placcatura in oro 999, che sono armoniosamente integrati nella parte posteriore con un inserto a rete di precisione. Da segnalare infine la presenza di catalizzatori metallici a 100 celle. **A**

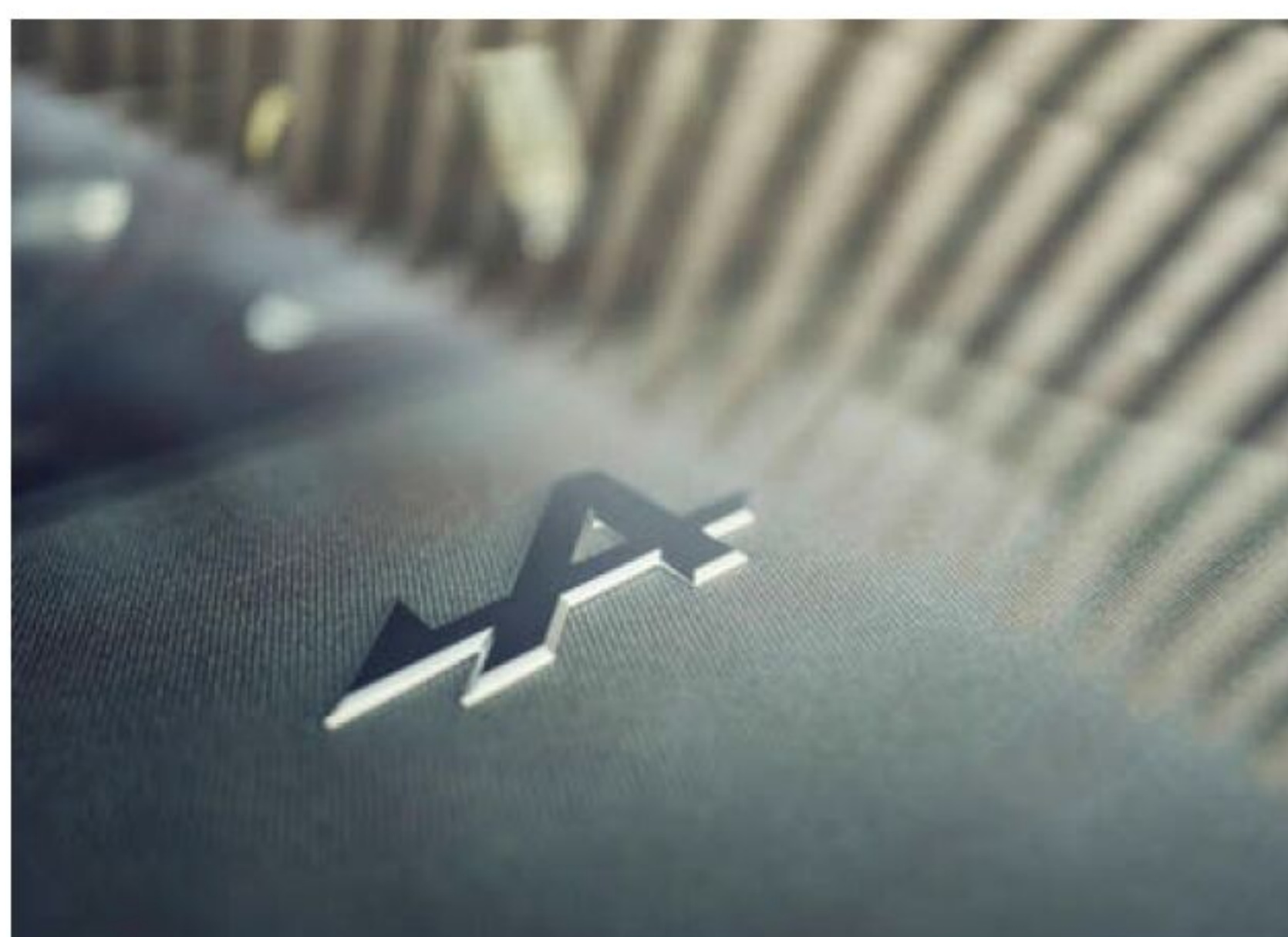
TEST

ALPINE A110 GT

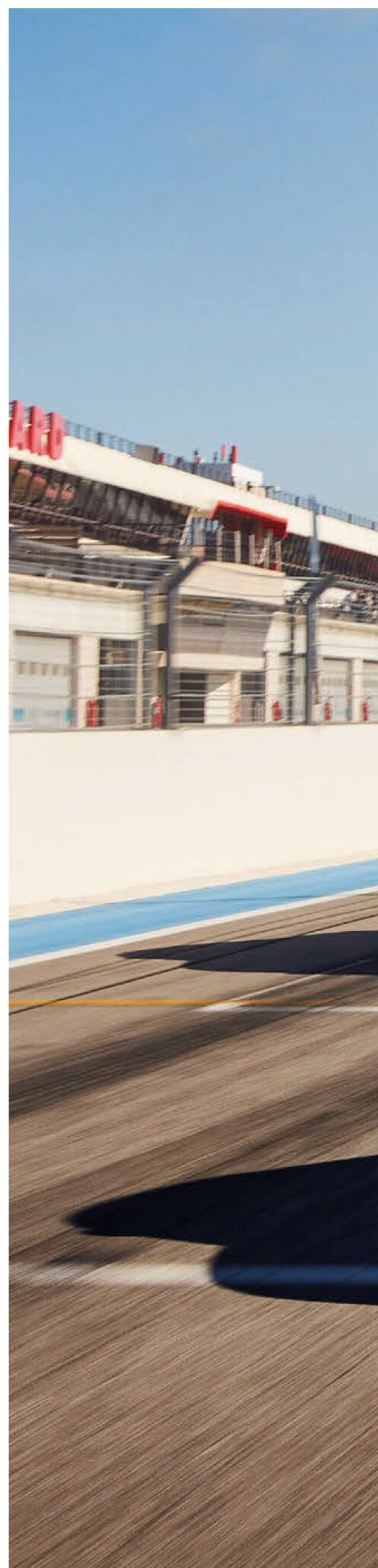
Mosca bianca

In un panorama di auto sempre più tecnologiche e meno coinvolgenti, la coupé francese continua a far breccia nel cuore dei cultori della guida

di Fabio Suvero

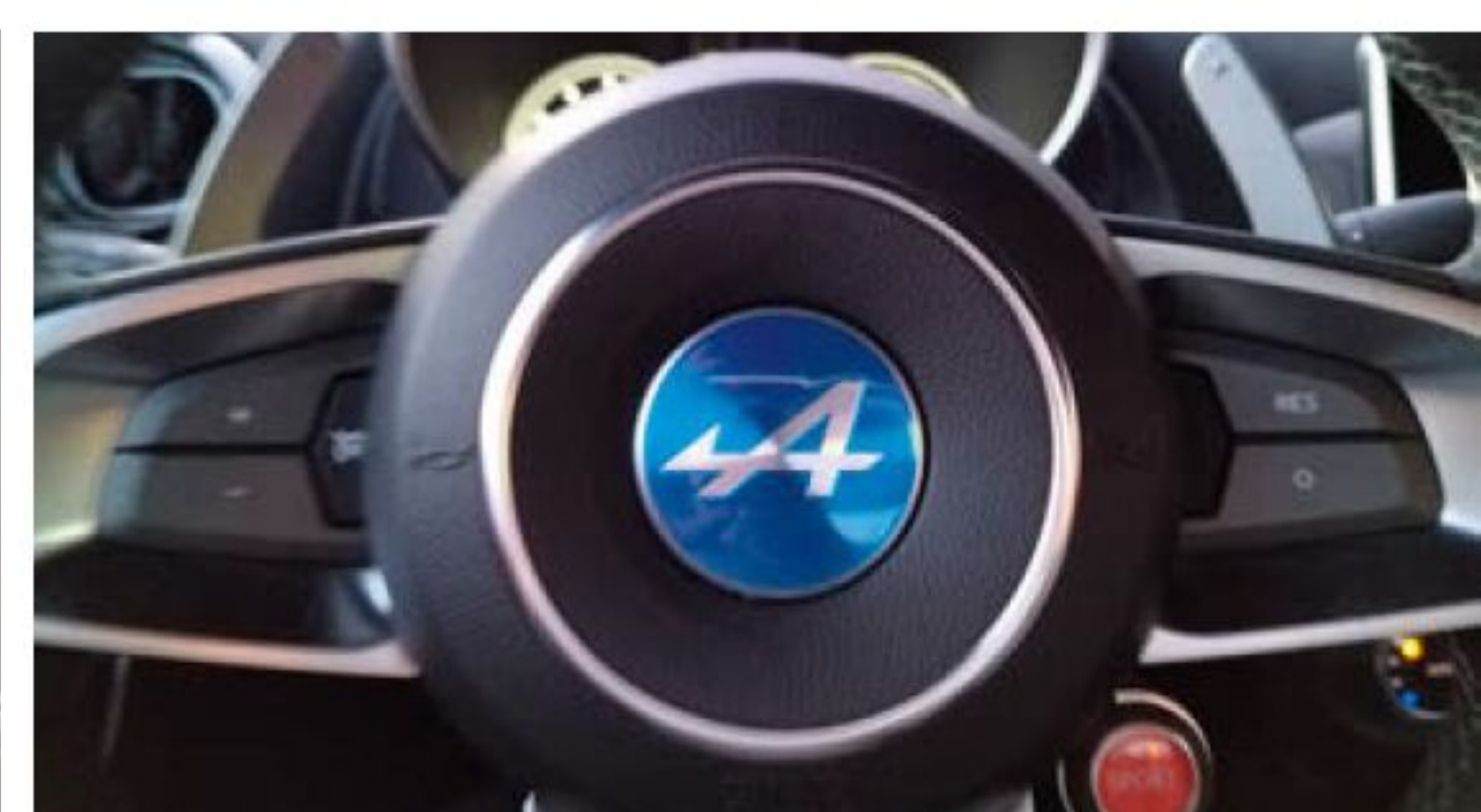
Lo spazio vitale per chi ama la guida nel senso più puro del termine si sta continuamente restringendo, con un'offerta sempre più risicata di sportive che non "urlano a squarciagola" la potenza più alta della classe, ma che sono state concepite per far battere forte il cuore, senza dover per forza toccare velocità da ritiro della patente. Una ricetta semplicissima, inaugurata da Colin Chapman, che ha sempre privilegiato la leggerezza rispetto alla potenza, ma che sembra essere sempre meno considerata dai progettisti, troppo spesso impegnati a stabilire nuovi record sullo 0-100 km/h. Vero è che aggiungere CV, magari ricorrendo al doping dell'elettrico, è meno costoso che limare kg, ma vogliamo parlare del risultato finale? Basta guidare la A110 GT per comprenderlo, anche se il suo prezzo lo rende un oggetto del piacere riservato a pochi.

300 CV bastano e avanzano quando devono spostare 1.119 kg di peso e sono associati a 320 Nm di coppia

Il primo amore non si scorda mai

Ricordo come se fosse oggi la mia prima esperienza alla guida dell'erede della gloriosa A110 degli anni Sessanta, che raggiunse l'apice della sua fama dominando il Rally di Montecarlo del 1971. Correva invece l'anno 2017 quando partecipai alla prima prova stampa della nuova Alpine A110, organizzata in Provenza, con un test drive lungo un tortuoso percorso alternato da un'infinita serie di curve e controcurve, per poi raggiungere una pista nascosta in mezzo al verde. Sono bastati pochissimi chilometri per far scoccare quella scintilla che ha tenuto vivo il mio amore per questa mini supercar fino ad oggi. In questi anni di nuove sportive ne ho guidate altre, ma nessuna è stata in grado di farmi rivivere la sensazione che solo le auto più leggere e compatte sanno regalare, soprattutto quando sfiori il volante e il muso punta la mezzeria della curva con la precisione di un bisturi.

Una gamma da 66.300 a 114.000 euro

Al momento del lancio, la A110 era offerta solo nella versione base con il motore 1.8 turbo da 252 CV, prima nell'edizione a tiratura limitata Premiere Edition, poi nella versione prodotta in serie. In un secondo momento è arrivata la S con il motore da 300 CV. La gamma 2024 spazia invece dal modello base A110, sempre con potenza di 252 CV, fino alla R, la versione più estrema sia per quanto riguarda la configurazione aerodinamica, sia dal punto di vista del setup dell'assetto e della potenza del motore (300 CV). In mezzo ci sono la S, con potenza di 300 CV e assetto più rigido rispetto al modello base, e la GT, protagonista di questo test, che associa la taratura delle sospensioni più "soft" della A110, con il motore più potente in comune con S ed R. La classica granturismo che, entro i limiti di un progetto non nato certo con l'obiettivo di coccolare i passeggeri, assicura anche un discreto comfort ed è pensata per essere più fruibile nel quotidiano grazie alla presenza di accessori come il sistema audio Focal Premium, il retrovisore elettrocromico antiriflesso e i sedili riscaldabili solo per citarne i principali. Il listino parte dai 66.300 euro della A110 per arrivare ai 114.000 euro della A110 R, mentre la "nostra" A110 GT è proposta a 77.350 euro. Non sono pochi né in assoluto, né considerando che con una cifra analoga si può parcheggiare nel proprio garage una Porsche 718 Cayman, ma bisogna tener conto di una produzione semi artigianale e di volumi di vendita ben lontani da poter attuare un embrione di economia di scala.

Da sinistra a destra, la A110 base (66.300 euro), la versione S (79.050 euro) e la GT (77.350 euro) protagonista di questo test.

Sotto, le due schermate del quadro strumenti digitale, sulla sinistra in configurazione standard e, più a destra, in Sport, che si attiva premendo il tasto rosso sul volante. Sopra, un dei due paddles dietro il volante, solidali con il piantone di sterzo ma un po' scomodi da azionare a causa delle dimensioni ridotte, al pari della cifra sul display che indica la marcia inserita.

Interni in stile racing ma rifiniti con grande cura

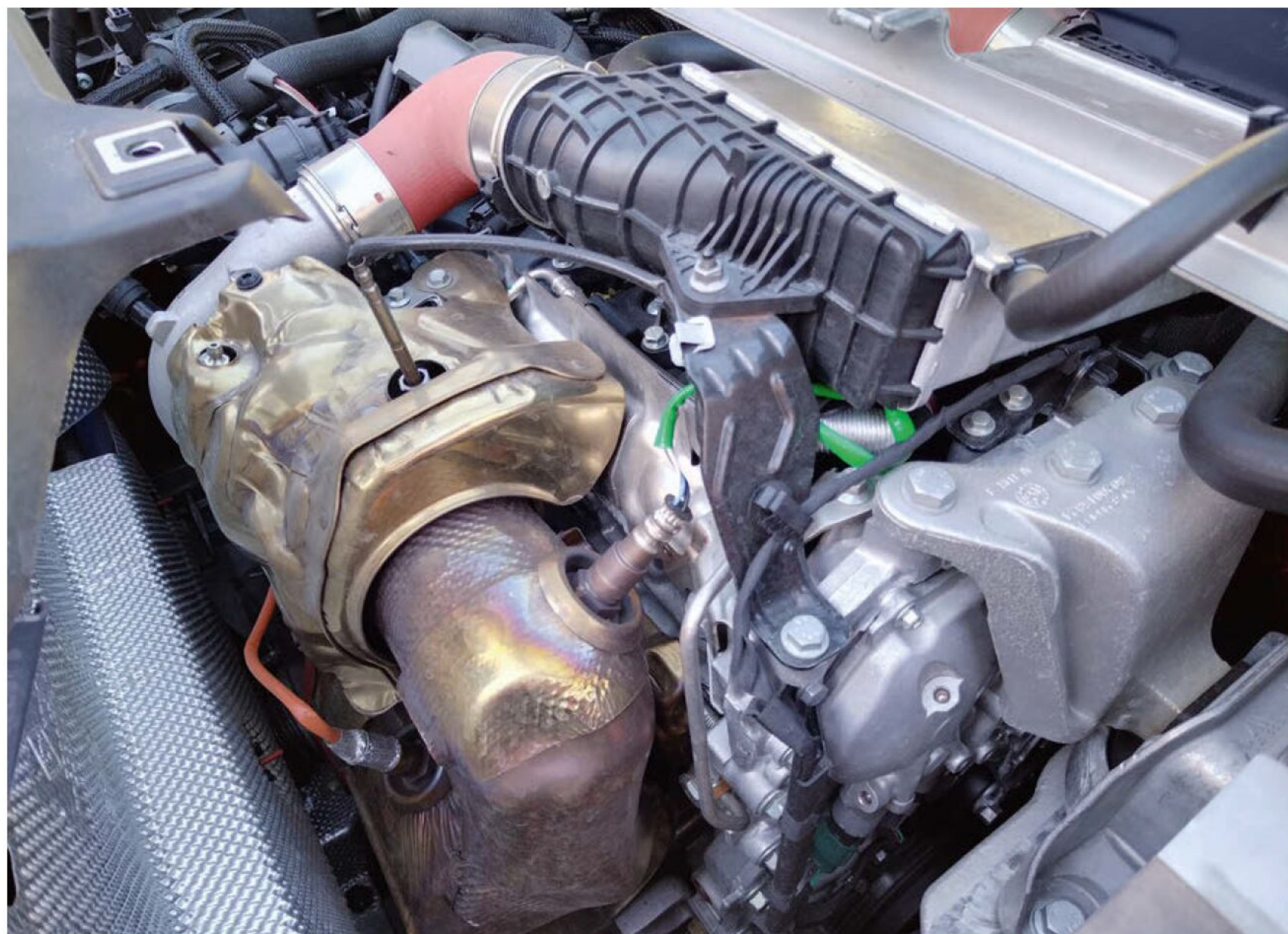
Sali, o meglio, scendi al posto di guida e ti accorgi subito di avere a che fare con una macchina focalizzata sulla guida, che rinuncia ai maxi schermi e a tutti quegli effetti speciali delle auto di ultima generazione in nome di due concetti chiave: concretezza e funzionalità. Qui a scaldare gli animi di chi ama la guida ci sono un sedile avvolgente distante pochi centimetri da terra, un “volantino” che ti fa venir voglia di impugnarlo anche quando sei fermo al semaforo e quei pochi comandi fisici necessari per le operazioni di routine. E che dire dei due pulsanti rossi, uno sul volante e il secondo sul tunnel? Che, pur essendo così semplici e apparentemente banali, hanno un non so che di magico, primo perché uno serve per dare inizio a un’esperienza di guida che rimarrà a lungo impressa nella tua mente, in secondo luogo perché quello sul volante attiva un settaggio che rende questo percorso sensoriale ancora più intenso. Ci ho messo un istante a trovare la posizione di guida più congeniale di un sedile che ti avvolge come un guanto, mentre il volante mi ha lasciato una punta di amaro in bocca perché, pur essendo piacevolissimo da impugnare, non è in posizione perfettamente verticale come sarebbe auspicabile per una sportiva di questo rango. Pazienza, non sarà cero questo a sminuire le qualità di un abitacolo semplice, rifinito con grande cura e con i comandi disposti in modo da risultare facilmente raggiungibili durante la guida. A proposito di comandi: ce ne sono due, uno per lato, che non ho “digerito” fin dal mio primo approccio con la A110. Sto facendo riferimento ai paddles del cambio dietro il volante, non solo perché sono stati ripresi dalla produzione di grande serie, ma soprattutto per essere talmente piccoli da non risultare spesso facilmente raggiungibili.

Sei seduto a pochi centimetri da terra, con di fronte a te un volante che non vorresti mai smettere di stringere tra le mani

La pedaliera in alluminio ha un non so che di racing, ma vogliamo parlare della pedana che trasforma il passeggero in un navigatore durante un rally? Di grande effetto anche i due tasti rossi per avviare e spegnere il motore e selezionare il programma di guida Sport, mentre i pulsanti di gestione della trasmissione sul tunnel sostituiscono la classica leva.

Tu chiamale, se vuoi, emozioni

Premi il tasto Start e resti un po' perplesso, perché ti aspetteresti qualcosa di più scenografico, invece il borbottio del 4 cilindri turbo è un fin troppo soffocato, anche se poi ti consoli presto ripensando alle auto elettrificate, Ferrari SF90 Stradale inclusa, che partono nel silenzio più assoluto per la gioia dei seguaci di Greta Thunberg e il dispiacere di chi l'auto non la intende come un semplice mezzo di trasporto. Poi affondi per la prima volta il piede sul gas e torni a sorridere, esattamente come quando hai sollevato la basculante dal box di casa e ti si sono parati davanti agli occhi quei faretti che profumano tanto di A110 anni Sessanta. Il gorgoglio di aspirazione delizia le tue orecchie in accelerazione, mentre l'ago del contagiri sale con una foga che non ti aspetteresti da un motore da 300 CV, anche se non devi mai dimenticare che il piccolo 4 cilindri di 1,8 litri deve spostare una massa di soli 1.119 kg. Certo, un bel cambio manuale avrebbe completato un quadro pressoché idilliaco, ma l'automatico a 7 marce se la cava comunque bene, pur rimpiangendo un attacco più brusco delle frizioni che avrebbe reso le cambiate ancora più coinvolgenti. Solo che lo spirito della A110 è diverso, lei non nasce per giocarsela nello scatto da semaforo a semaforo, ma è stata pensata per danzare tra le curve con la stessa agilità di una ballerina.

Un bel cambio manuale avrebbe completato un quadro pressoché idilliaco, ma il doppia frizione a 7 marce se la cava comunque bene

Il motore, immediatamente dietro le spalle dei passeggeri, è nascosto alla vista. Le ventole di estrazione dell'aria calda sono quasi sempre in funzione.

Guida più da monoposto che non rallystica

Obiettivo perfettamente raggiunto, perché basta toccare il volante e il muso sta già fiutando il punto di corda, con una pulizia nella guida che rimanda al mondo delle monoposto, anche se le origini della coupé francese sono più ralllystiche che non pistaiole. Fatto sta che passare da una curva all'altra è un gioco tanto intrigante quanto gratificante, un invito neanche troppo velato ad aumentare il ritmo fino al comparire di fenomeni di rollio e beccheggio che ti ricordano di essere al volante della GT, non della versione R. Del resto, qualche minuto prima avevi stavi elogiando sospensioni che filtrano le sconnessioni della strada in modo davvero sorprendente per una coupé dall'indole così sportiva. Che si esprime nel migliore dei mondi premendo il tasto Sport sul volante, un gesto seguito da una raffica di scoppiettii in rilascio capaci di rendere la guida ancora più coinvolgente e di farti sentire talmente connesso da non volerti più separare da quel bellissimo sedile plasmato per avvolgere il tuo corpo come un guanto. Peccato che la data del comodato d'uso che ho appena esibito all'ennesimo controllo delle forze dell'ordine è lapidaria: la restituzione è prevista per domani e svegliarmi da questo sogno ad occhi aperti non sarà facile. Proverò a giocare il numero 110 al Lotto, non si sa mai... A

PASSIONE

YOUNGTIMER

OPEL GT

Genio incompreso

Nonostante il design accattivante, le prestazioni sportive e il prezzo appetibile, la versione europea della Pontiac Solstice non ebbe il successo auspicato. Oggi è un "pezzo" interessante nell'ottica del collezionismo

di Fabio Suvero – foto di Photogroup

Quando si parla di Opel GT, il primo pensiero va alla coupé dal look sportivo di fine anni Sessanta, un'auto più appariscente che non garante di prestazioni coerenti con la sua immagine, ma comunque apprezzata dal mercato dell'epoca e dai collezionisti di oggi. La GT che debuttò nel 2007 non ebbe invece lo stesso apprezzamento dell'antenata nonostante le qualità per far breccia nel cuore degli appassionati non difettassero. Parliamo infatti di una spider dal muso lungo e con la coda corta che non passa certo inosservata, in questo caso assecondata però da un motore all'altezza della situazione, nonché il 2 litri turbo del Gruppo GM capace di una potenza massima di 264 CV e accreditato di una coppia di 353 Nm.

CARTA D'IDENTITÀ

Anni di produzione
2007-2010

Motore
4 cilindri in linea, turbo, 1.998 cc, 264 CV

Prestazioni
0-100 km/h in 5,7 secondi, vel. max 229 km/h

Prezzo al lancio
34.000 euro

Valore attuale
15.000-20.000 euro

Le due "gobbe" sul copricapote fanno tanto sportiva anni Cinquanta.

Muso lungo, coda corta e sbalzi ridotti non fanno passare inosservata la spider disegnata in Germania sotto la direzione di Bryan Nesbitt

L'idea nasce nel 2002

Il primo passo prima di arrivare alla Opel GT fu la presentazione del prototipo Pontiac Solstice nel 2002, al quale seguì, un anno dopo, la concept Vauxhall VX Lightning, concepita presso il GM Advanced Design Studio di Coventry, in Inghilterra. Questa spider era stata realizzata sulla base della piattaforma Kappa, concepita per le future spider compatte a motore anteriore e trazione posteriore del Gruppo GM. La prima realizzazione fu appunto la Pontiac Solstice, presentata come auto di produzione al Salone di Detroit del 2004 e commercializzata nell'estate dell'anno successivo. Alla prima versione si aggiunse quella con carrozzeria coupé-targa nel 2008, anno in cui le vendite iniziarono a calare a causa della crisi economica.
La Opel GT è stata invece adattata al linguaggio stilistico apprezzato dal pubblico europeo dal GM Studio di Detroit in collaborazione con GM Europe Design Studio di Russelsheim, in Germania, sotto la direzione di Bryan Nesbitt. Linee spigolose che si alternano a superfici tese, ampie carreggiate e sbalzi ridotte danno forma a un spider alla quale è difficile restare indifferenti, ma anche la meccanica non è da meno.

Le ampie prese d'aria inferiori rendono più grintosa un'estetica comunque molto pulita, anche quando la capote è chiusa.

In nome delle sinergie, la componentistica è stata ripresa dalla grande produzione di serie del Gruppo GM. Il cambio a 5 marce non è un campione di manovrabilità, soprattutto nella guida più impegnata.

Il volante è molto verticale in nome dell'ergonomia, ma si regola solo in altezza. Nel generoso tunnel svetta la corta leva del cambio a 5 marce

In alto, il pannello porta che integra i comandi di alzacristalli e specchietti, sopra, lo sblocco della capote in corrispondenza del montante superiore del parabrezza.

Turbo, iniezione diretta e autobloccante

GT era prodotta nello stesso stabilimento di Wilmington, nel Delaware (USA), proprio dove nascevano le “gemelle” Pontiac Solstice e Saturn Sky, utilizzano lo stesso schema di sospensioni ma con taratura più adatta al pubblico europeo. Sotto il lungo cofano della GT si trova poi un 4 cilindri turbo di 1.998 cc associato a un turbocompressore azionato dai gas di scarico e capace di generare una pressione massima di 1,38 bar. L’alimentazione è a iniezione diretta, ma non mancano neppure il sistema di distribuzione a fasatura variabile e due contralberi di equilibratura per ridurre le vibrazioni. Al motore è associato un cambio manuale a 5 rapporti, mentre il differenziale posteriore è autobloccante per esaltare la guida sportiva.

Prestazioni inferiori alle aspettative

Insomma, sulla carta gli ingredienti per soddisfare la clientela più sensibile alle prestazioni e alle emozioni alla guida ci sono tutti, ma i primi dubbi sorgono durante il rilevamento delle prestazioni in occasione della prova pubblicata da Automobilismo nel settembre del 2007. Il tempo per scattare da 0 a 100 km/h di 5,7 secondi dichiarato ottimisticamente dalla Casa non viene infatti replicato, visto che il miglior risultato ottenuto durante i test prestazionali è stato di 6,48 secondi. Un valore tutto sommato allineato al rapporto peso/potenza di un'auto che sulla bilancia di precisione ha indicato un peso effettivo di 1.386,6 kg e sul banco a rulli ha erogato 262,3 CV di potenza massima. Contribuiscono al risultato anche un cambio non particolarmente veloce, dai rapporti piuttosto lunghi e associato a un motore generoso di coppia ai medi regimi ma non molto dotato in allungo, come testimonia la curva di potenza che "crolla" oltre i 5.500 giri.

Sportiva ma non estrema

Anche dal punto dinamico la GT convince ma non esalta: il motore, come anticipato, mostra un comportamento più da berlina sportiva che non da spider per divertirsi alla guida, ma anche l'assetto, nonostante la taratura pensata per il pubblico europeo, è ancora piuttosto morbido quando ci si spinge alla ricerca del limite. Convince invece la prontezza di risposta dello sterzo a cui segue un altrettanto rapido inserimento dell'avantreno in traiettoria, ma in uscita manca quella grinta che ci si aspetta da un motore turbo. Insomma, è vero che nel 2007 trovare una spider di simili prestazioni a 33.100 euro era praticamente impossibile, ma la coeva Mazda MX-5 NC era comunque offerta a 27.640 euro con il 2 litri aspirato da 160 CV Una sportiva sicuramente meno dotata in termini di prestazioni pure, ma caratterizzata da una guidabilità che è ancora un oggi un punto di riferimento per un settore quasi in via di estinzione.

L'azionamento della capote è laborioso e il suo alloggiamento lascia davvero poco spazio per i bagagli: 157 litri a capote chiusa, che si riducono a 66 aprendola.

Il test sul banco a rulli ha confermato i valori dichiarati dalla Casa, mentre i tempi di accelerazione si sono rivelati peggiori

PRESTAZIONI RILEVATE

Potenza massima al motore
262,3 a 5.560 giri

Potenza massima alle ruote
210,4 CV a a 5.560 giri

Coppia massima al motore
37,2 kgm a 2.730 giri

Accelerazione 0-100 km/h
6,48 secondi

Accelerazione 0-400 metri
14,45 secondi

Velocità d'uscita
157,4 km/h

Accelerazione 0-1.000 metri
26,20 secondi

Velocità massima
231,1 km/h

Peso in ordine di marcia
1.386,6 kg

Automobilismo settembre 2007

PASSIONE

SPORT

DAKAR

La quarta di Sainz e l'ultima di Audi

Carlos Sainz e Luca Cruz festeggiano la vittoria sul cofano della loro Audi RS Q e-tron. Lo spagnolo è il primo pilota a vincere il rally raid più duro all'età di 61 anni.

La Dakar 2024 è stata una delle più combattute degli ultimi anni, sia tra le due che tra le quattro ruote. Il rally raid più duro e massacrante al mondo è stato caratterizzato da tappe lunghe e difficili su terreni insidiosi. A trionfare per la quarta volta in carriera è stato Carlos Sainz, a bordo dell'Audi RS Q e-tron, che l'anno prossimo non parteciperà alla Dakar

Audi non parteciperà più alla Dakar per focalizzare tutti i suoi sforzi per lo sviluppo della Formula 1 del 2026, anno in cui la Casa dei quattro anelli competerà nel campionato delle auto più veloci al mondo.

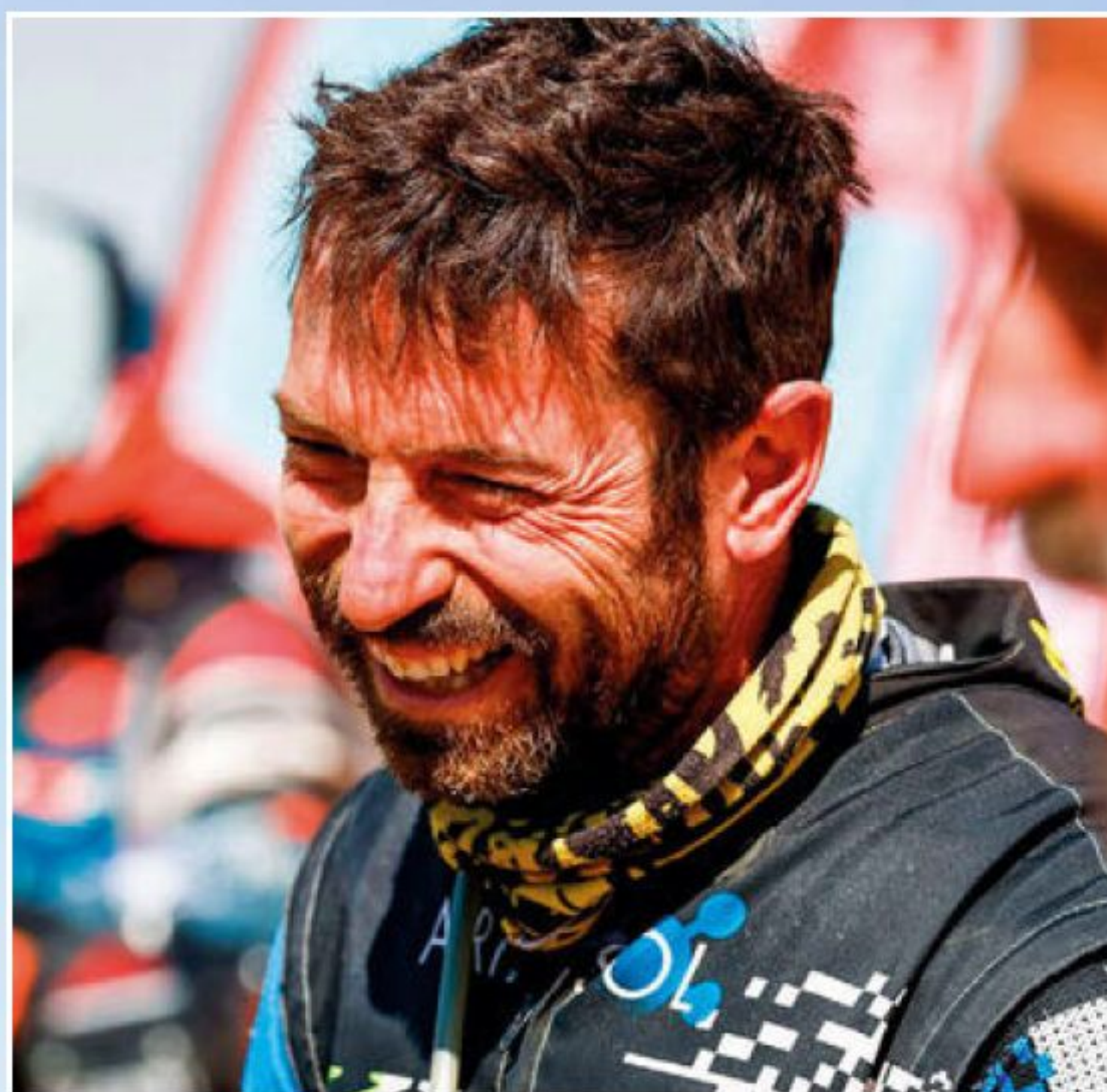
In questa foto, Sainz riceve i complimenti da un Sebastian Loeb che, a causa di noie meccaniche (abbastanza costanti), ha spianato la strada allo spagnolo verso una vittoria che ha comunque meritato. Le due leggende del Mondiale Rally sono stati tra gli indiscussi protagonisti di questa edizione.

Il primo mese del nuovo anno, come di consueto, ha aperto ufficialmente la stagione delle competizioni motoristiche. Gennaio per gli appassionati dei motori vuol dire solo e soltanto una cosa: Dakar. Si tratta di una delle più belle e suggestive competizioni al mondo in cui i mezzi, i piloti, i meccanici e l'organizzazione stessa, vengono messi a durissima prova. Non c'è spazio per gli errori, la Dakar non perdona niente e nessuno. Anche quest'anno, il rally raid più famoso al mondo è stato teatro di incidenti e ritiri eccellenti, come quello del vincitore delle due ultime edizioni Nasser Al-Attiyah. Il pilota qatariota è stato costretto a dare forfait per problemi meccanici, senza neanche mai essere in lotta per le posizioni che contano. Purtroppo, come spesso ci riporta alla mente la storia della Dakar, anche quest'anno un pilota ha perso la vita sul campo di gara. Si chiamava Carles Falcon, il 45 enne spagnolo che in sella alla moto è caduto rovinosamente nella parte finale della seconda tappa. Nonostante i soccorsi siano stati tempestivi, si è capito subito che le ferite riportate fossero molto gravi. Anche dopo il ricovero in ospedale durato sette giorni, questa giovane vita si è spenta. Il fascino di questa competizione vive anche nella sua crudeltà: quando i margini d'errore sono ridotti a meno di zero, ogni sasso o duna presi nel modo sbagliato possono essere fatali. Nonostante questa brutta macchia, la Dakar 2024 si è dimostrata combattutissima e dura, sia per i piloti che per ogni singolo veicolo impegnato in gara ed è proprio per questo che il suo fascino non ha eguali.

Finalmente Audi

Dopo i primi due anni di bocconi amari, la Dakar 2024 ha visto trionfare l'Audi RS e-tron guidata da Carlos Sainz.
Lo spagnolo aggiunge così un altro trofeo alla sua ricca bacheca, dopo aver combattuto fino alla penultima tappa con l'altro pluricampione del mondiale rally, Sebastian Loeb, giunto al traguardo in terza posizione assoluta. Il francese, dopo una rimonta furibonda, si è visto costretto a dire addio ai suoi sogni di gloria dopo aver perso più di un ora e mezza a causa della rottura di un braccetto della sospensione. Un gran peccato, perché Loeb fino alla tappa precedente aveva notevolmente diminuito il suo distacco da Sainz. Lo spagnolo è arrivato al traguardo finale di Yanbu con un vantaggio di un'ora

Il nove volte campione del mondo rally partecipa alla Dakar dal 2016 e l'anno prossimo farà parte del team ufficiale Dacia. Quest'anno era al volante della buggy Hunter (una Dacia sotto mentite spoglie), sviluppata dalla Prodrive appositamente per i rally raid.

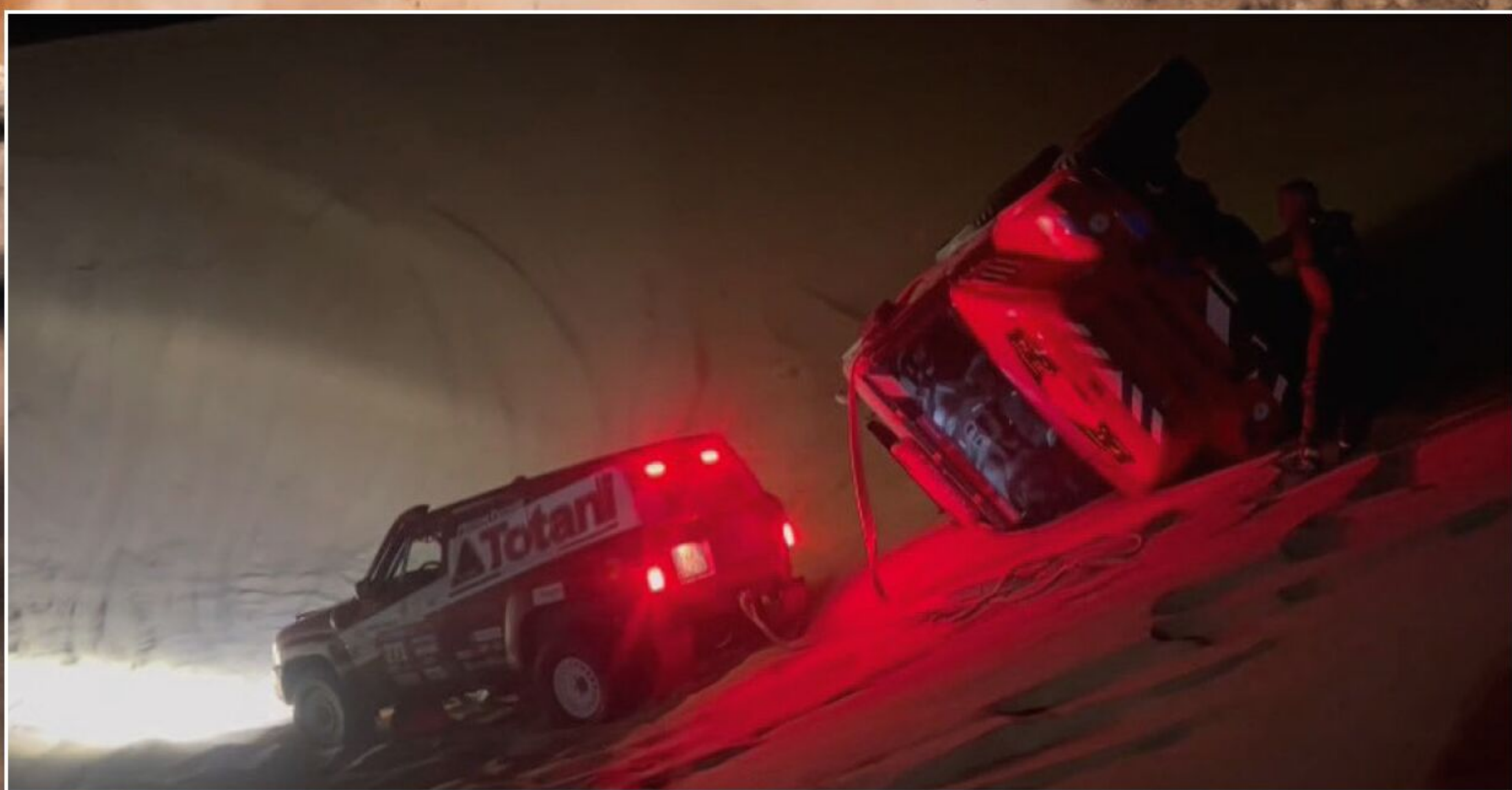
Carles Falcòn è la 78esima vittima delle dune in 46 edizioni della competizione. Come ha chiesto il suo Team vogliamo ricordarlo con il sorriso sulle labbra tra la sabbia del deserto in sella alla sua moto.

Ricky Brabec ha fatto della costanza la sua forza: anche con una sola vittoria di tappa, arrivata nella decima speciale, è riuscito a mettere tutti dietro grazie ad una condotta di gara da pilota veterano.

e venti minuti sul secondo, Guillaume De Mevius sulla Toyota di Overdrive, bravo nell'approfittare dei problemi avuti da Loeb alla penultima speciale. È stata una vittoria frutto dell'esperienza, che si è concretizzata nella capacità di Sainz nell'amministrare alla perfezione l'intera gara, senza mai commettere errori di guida. La dimostrazione è che il 61enne spagnolo non ha vinto alcuna tappa, ma ha mantenuto il comando dalla sesta, grazie anche al supporto dei compagni di squadra Ekström e Peterhansel. Sainz è il primo pilota a riuscire nell'impresa di vincere quattro Dakar con quattro costruttori diversi: nel 2010 con Volkswagen, nel 2018 con la Peugeot, nel 2020 con la Mini ed ora con l'Audi. Uno dei grandi delusi è stato il velocissimo Nasser Al-Attiyah che, tornato al bivacco dopo essersi fermato nel corso della Tappa 9, ha rilasciato dichiarazioni di fuoco nei confronti della vettura realizzata dalla Prodrive. Vettura che è anche la base della Dacia ufficiale che correrà la Dakar 2025, su cui però Nasser Al-Attiyah ha dichiarato di "non volerci mai più salire".

Brabec vince su Honda

Ricky Brabec, statunitense in forza a Honda, ha vinto per la seconda volta in carriera la Dakar nella categoria moto. L'americano ha fatto della costanza la sua arma vincente riuscendo a non commettere errori o cadute, mantenendosi sempre nelle posizioni di testa. Il 32enne ha trionfato precedendo Ross Branch su Hero, e il compagno di squadra francese Adrien Van Beveren, entrambi felicissimi per il loro primo podio alla Dakar. Appena dietro di loro troviamo le Ktm di Kevin Benavides e Toby Price, che chiudono rispettivamente in quarta e quinta posizione. Il migliore degli italiani nella generale è stato Gioele Meoni, figlio del grande Fabrizio: il pilota di Castiglion Fiorentino ha chiuso 47esimo assoluto con la sua Ktm privata, nonché 11esimo tra i rookie e sesto nella classe Original by Motul riservata a chi corre senza assistenza.

Cristina Gutierrez Herrero, vincendo la classe Challenger, diventa la seconda donna della storia a dominare la Dakar dopo Jutta Kleinschmidt. La Herrero sarà pilota ufficiale Dacia nella classe Ultimate dal 2025 con due compagni di team d'eccezione come Loeb e Al-Attiyah.

Sopra, l'Iveco che vinto con determinazione la sua categoria, mentre sotto si vedono alcuni momenti del salvataggio dei fratelli Totani con il loro (vecchio) Nissan Patrol, che è stato capace di trarre in salvo un camion ribaltato.

Buggy in rosa

Nella categoria Challenger, ovvero le Buggy, ha trionfato Cristina Gutierrez Herrero, diventando la seconda donna della storia a trionfare alla Dakar, dopo l'impresa di Jutta Kleinschmidt nel 2001. La 32enne ha conquistato il successo su una Taurus T3 Max nella classe Lightweight Prototype Cross Country, davanti all'americano Mitchell Guthrie. La Herrero vestirà i colori ufficiali del Team Dacia che nel 2025 prenderà parte alla competizione.

Camion e Quad

Nella categoria camion, quella sicuramente più affascinante e particolare, a vincere è stato il ceco Martin Macik alla guida di un Iveco Powerstar della MM Technology che ha ottenuto la sua prima e nettissima vittoria alla Dakar. Con un tempo finale di 54 ore, 34 minuti e 48 secondi, Macik ha concluso con il ragguardevole vantaggio di 1 ora, 54 minuti e 39 secondi su Ales Loprais, alla guida del Praga V4S DKR. Silvio e Tito Totani, a bordo del loro Nissan Patrol saranno ricordati a lungo grazie al loro epico soccorso sono infatti riusciti a rimettere in pista un camion di un equipaggio olandese che si era ribaltato. Il video dell'impresa ha avuto una diffusione virale sui social e sui media di tutto il mondo, che hanno molto apprezzato. Tra i piccoli Quad è stato Manuel Andujar ad aggiudicarsi la vittoria di classe, nonché la sua seconda alla Dakar dopo quella del 2021. Una vittoria sudata con un vantaggio al traguardo di soli 7 minuti e 59 secondi sul secondo classificato Alexandre Giroud segno che anche nelle categorie meno blasonate la competizione ha raggiunto livelli altissimi. A

PASSIONE

MOTOCICLISMO

Le novità in arrivo nel 2024

HUSQVARNA **VITPILEN 401**

Questa sorta di naked sportiva dallo stile neoclassico è realizzata sulla stessa base tecnica della Svartpilen (sotto), ma adotta ruote a razze che ospitano pneumatici Michelin Power 6, sempre con misure 110/70-17 e 150/60-17. Ovviamente qui sono di tipo tubeless. La "Vit" ha una sella unica, mentre la "Svart" ce l'ha in due pezzi; in ogni caso, sono intercambiabili. Un importante cambiamento rispetto al precedente modello della Vitpilen è l'abbandono dei mezzi manubri, a favore di un elemento dritto e corto, con riser bassi per mantenere un'impostazione sportiva, ma di sicuro più confortevole per il minor carico sui polsi del pilota. Rispetto alla Svartpilen, il peso scende da 159 a 154,5 kg senza benzina (anche qui il serbatoio è da 13 litri).

Disponibilità: febbraio 2024
Prezzo: 6.930 euro indicativi c.i.m.

HUSQVARNA **SVARTPILEN 401**

Come il precedente modello, la "Svart" mantiene un'impostazione che strizza l'occhio al mondo scrambler. Le ruote a raggi calzano pneumatici semitassellati Pirelli Scorpion Rally STR, nelle misure 110/70-17 e 150/60-17, il manubrio ha un disegno off-road e sul serbatoio è presente un portapacchi metallico che permette anche il fissaggio magnetico di una eventuale borsa. La forcella da 43 mm è regolabile in compressione ed estensione su 5 posizioni con i rispettivi registri sugli steli, mentre il mono prevede la regolazione in estensione (5 posizioni) e precarico molla. Il nuovo motore LC4c (dove LC indica il raffreddamento a liquido e la c sta per compact) presenta misure di alesaggio e corsa di 58 x 47,3 mm, per una cilindrata di 399 cc. Alimentato da un corpo farfallato Dellorto da 46 mm, guadagna 1 CV (ne eroga 45 a 8.500 giri), con una coppia di 39 Nm a 7.000 giri. Il peso è di 159 kg senza benzina.

Disponibilità: febbraio 2024
Prezzo: 7.030 euro indicativi c.i.m.

KAWASAKI **Ninja ZX-10R 40th Anniversary Edition**

Era il 1984 quando la straordinaria Kawasaki GPz 900 R atterrò sul pianeta moto. Per il mercato americano venne ribattezzata Ninja e, da allora, questo nome ha accompagnato la storia delle sportive di Akashi. Per celebrare i 40 anni di questa famiglia, Kawasaki lancia per il 2024 una colorazione dedicata per i modelli Ninja ZX-10R (nella foto), Ninja ZX-6R e Ninja ZX-4RR. Immutate nelle caratteristiche tecniche, le 4 cilindri della serie speciale 40th Anniversary Edition sfoggiano la spettacolare livrea verde, blu e bianco adottata per i modelli che negli Anni 80 vincevano a ripetizione nell'endurance, adottata poi per la ZXR 750 del 1989. Il logo Kawasaki è stato tratto da disegni originali e persino le i caratteri che riportano la cilindrata sul codino sono un rimando a quel periodo. L'aggiunta di telaio e forcellone in alluminio lasciato al naturale e dei cerchi verdi è un ulteriore richiamo. Ogni moto sfoggia il logo del 40º anniversario sul serbatoio. Un bel lavoro, che colpirà al cuore chi ricorda quei tempi. Nostalgia canaglia.

Disponibilità: febbraio (ZX-10R), aprile (ZX-6R), disponibile (ZX4-RR)
Prezzo: 22.190 euro indicativi c.i.m. (ZX-10R), 13.290 (ZX-6R), 10.140 (ZX4-RR)

KAWASAKI **NINJA ZX-10RR LIMITED EDITION WINTER TEST**

Il modello top di gamma Ninja ZX-10RR, progettato in modo specifico per essere utilizzato come base di partenza per le Ninja schierate nelle competizioni, si presenta nella serie super esclusiva (25 esemplari per il mondo, 5 per l'Italia) Limited Edition Winter Test, che riprende la colorazione delle moto utilizzate durante i test invernali da Axel Bassani e Alex Lowes, sottolineata dal logo a forma di cristallo di neve sul cupolino. Il silenziatore Akrapovič omologato per l'uso stradale completa l'opera, insieme a due VIP pass per l'hospitality del Kawasaki Racing Team, durante una gara del mondiale SBK a scelta. Resta in vendita anche nella consueta livrea verde.

Disponibilità: febbraio 2024
Prezzo: 33.250 euro indicativi c.i.m.

SUZUKI
V-STROM 800DE DJEBEL

Negli Anni 80 le DR 600 R Djebel e DR 650 R Djebel erano le versioni top di gamma, ancora più orientate all'avventura rispetto alle DR 600 standard. Queste monocilindriche colpirono al cuore gli appassionati, stregati anche dalle immagini che arrivavano dalla Paris-Dakar. La bicilindrica V-Strom 800DE Djebel riprende la colorazione e la grafica di quelle moto, aggiungendo il terminale di scarico Akrapovič in titanio con fondello in fibra di carbonio e gli pneumatici Dunlop Trailmax Raid (più fuoristradistici rispetto ai Dunlop Trailmax Mixtour della 800DE). La V-Strom 800DE Djebel sarà disponibile su ordinazione al prezzo di 14.150 euro c.i.m. (2.400 euro in più della "standard", in vendita a 11.750 euro).

Disponibilità: febbraio 2024
Prezzo: 14.150 euro indicativi c.i.m.

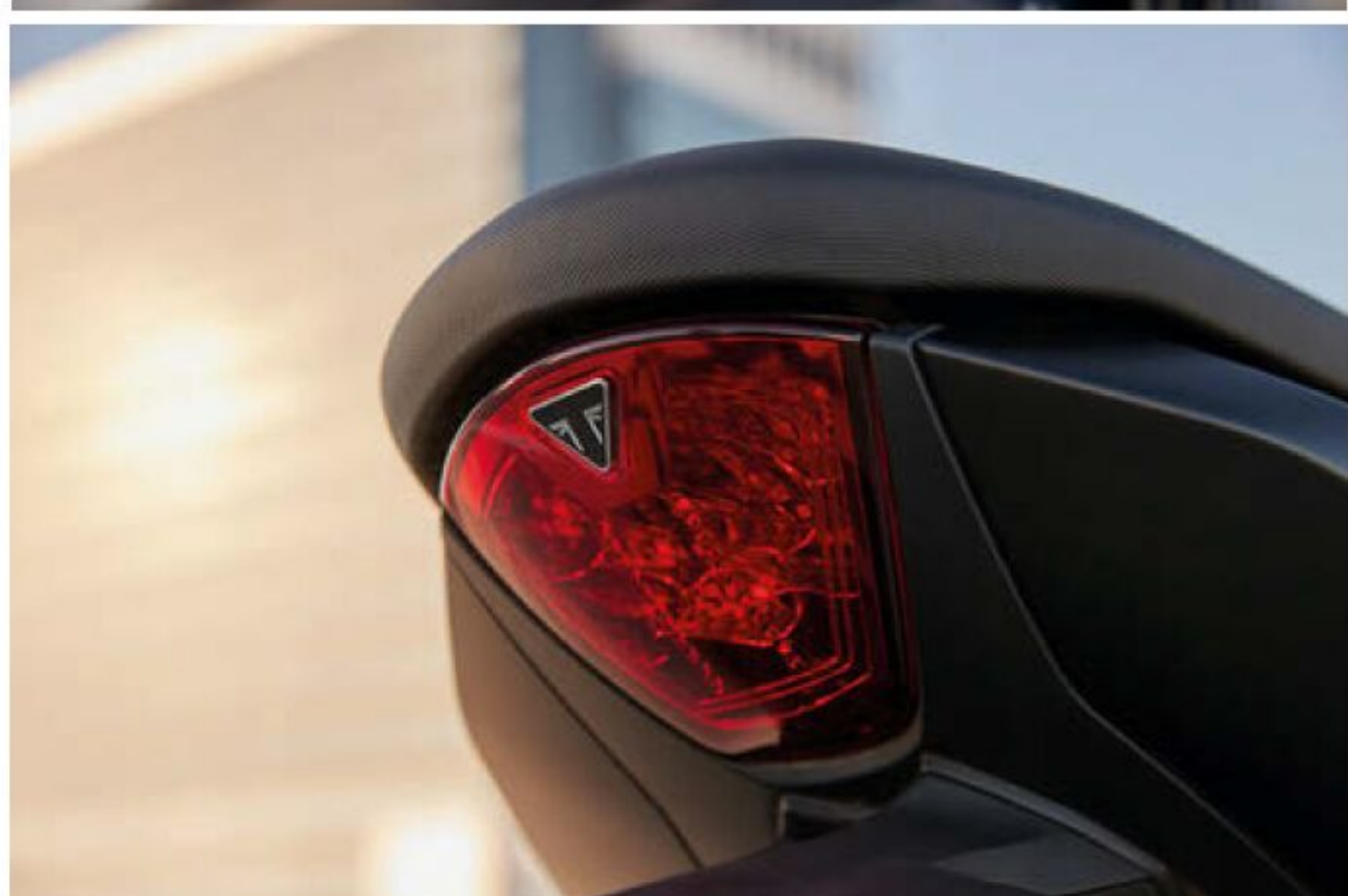
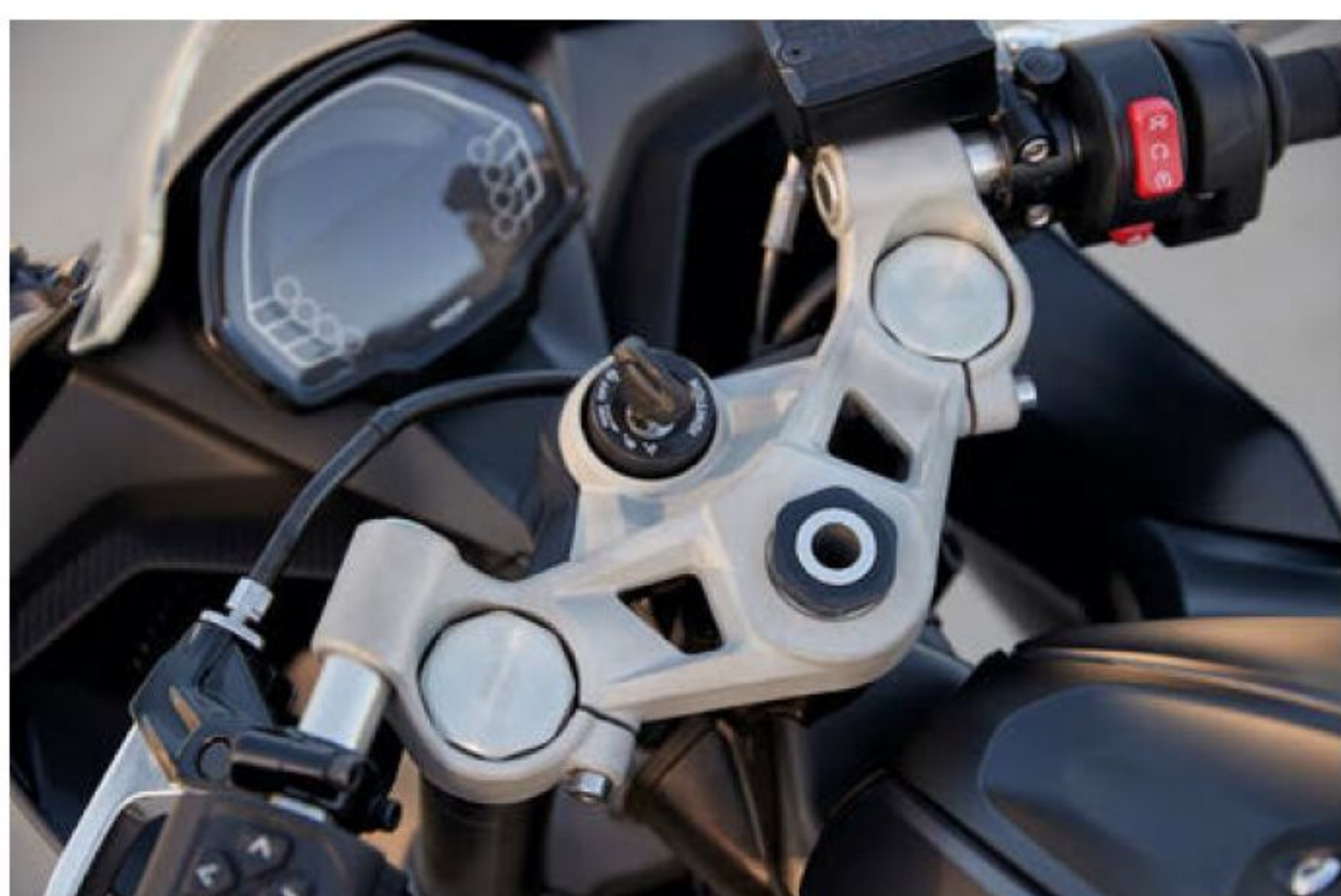
SUZUKI
GSX-S1000GX TOURING

La crossover GSX-S1000GX, una delle novità più importanti di Suzuki per il 2024, è ora disponibile anche in questa nuova versione Touring. Presentata al Motor Bike Expo di Verona, insieme alla V-Strom 800DE Djebel e alla GSX-S1000GX Sport mostrate sempre in questa pagina, la GSX-S1000GX Touring prevede di serie borse laterali in tinta (capacità interna 26 litri ciascuna), sella Premium (doppio strato di poliuretano, minor calore trasmesso, finiture premium), manopole riscaldabili e cavalletto centrale. Una dotazione da viaggiatori, che va ad aggiungersi alle caratteristiche del modello standard: quattro cilindri in linea da 999 cc e 152 CV a 11.000 giri, telaio a doppia trave in alluminio, sospensioni elettroniche semi-attive che garantiscono alle ruote 150 mm di escursione.

Disponibilità: febbraio 2024
Prezzo: 19.250 euro indicativi c.i.m.

SUZUKI
GSX-S1000GX SPORT

La base è sempre quella della velocissima crossover di Hamamatsu, ma in questo caso la ricetta vira alla sportività, pur strizzando l'occhio al turismo: questa versione offre di serie parabrezza basso fumé, terminale di scarico Akrapovič in titanio con fondello in carbonio, borse laterali in tinta (capacità interna 26 litri ciascuna), sella Premium (come per il modello Touring) e manopole riscaldabili.

Disponibilità: febbraio 2024
Prezzo: 19.250 euro indicativi c.i.m.

TRIUMPH **DAYTONA 660**

A cavallo tra il vecchio e il nuovo millennio, quando le sportive erano in cima alla lista dei desideri dei motociclisti, una 600 era un ottimo modo per iniziare a stringere due mezzi manubri e, magari, concedersi una puntatina in pista. Le giapponesi dominavano le vendite con le loro varie CBR, ZX-6R, GSX-R e R6. Un branco di agguerrite 4 in linea, schema che venne utilizzato anche da una interessante outsider inglese. Era la Triumph TT600 del 2000, cui fecero seguito le Daytona 600 e 650. Poi venne l'ora delle Daytona 675 e 765 a tre cilindri, fino all'uscita di produzione nel 2020. Ora la voglia di carenate sembra stia tornando e le Case cavalcano l'onda con proposte meno esasperate rispetto a un tempo, più godibili su strada. Ed è proprio in quest'ottica che Triumph lancia la nuova Daytona 660, la sportiva realizzata sulla base tecnica delle cugine Street Triple e Tiger. A spingere la moto ritroviamo infatti il motore a tre cilindri in linea di 660 cc raffreddato a liquido, che qui, però, vede crescere la potenza massima a 95 CV a 11.250 giri, rispetto agli 81 CV a 10.250 della naked e della crossover. La coppia massima è di 69 Nm a 8.250 giri, contro i 64 a 6.250 delle cugine. Un motore quindi che gira più alto a stuzzicare gli istinti sportivi (il limitatore è posto a quota 12.650) ma che dovrebbe restare anche sfruttabile, visto che da Hinckley dichiarano che sarà in grado di offrire ben l'80% della coppia massima già a partire da 3.125 giri. Per ottenere tutto ciò (e ottenere l'omologazione Euro5+) il triple con distribuzione bialbero 12 valvole si presenta rivisto in profondità (nuovi cilindri, pistoni, alberi a camme, valvole) e con un impianto di scarico differente, un "tre in uno" in acciaio con un silenziatore basso e compatto.

Disponibilità: primavera 2024
Prezzo: n.d.

Mobilità alternativa

e-bike, un'amica dell'Ambiente?

La diffusione delle bici a pedalata assistita porterebbe numerosi benefici, il miglioramento della qualità dell'aria, la mitigazione dei cambiamenti climatici, la riduzione del traffico e delle spese sanitarie. Rimane però il problema dello smaltimento delle batterie

Gli esperti di mobilità individuano nella bici a pedalata assistita i mezzo del futuro per spostarsi nelle aree urbane. Le ragioni sono molte. In città sempre più grandi e trafficate le due ruote hanno il pregio di "saltare" le code, di accorciare l'itinerario "tagliando" per parchi o ZTL e di essere esenti dall'annoso problema del parcheggio. In altri termini, sono la modalità più veloce per spostarsi in città grazie alla spinta elettrica che le rende più rapide dei cicli tradizionali e le equipara ai cinquantini che, però, sono soggetti a numerosi divieti e hanno costi di gestione più alti.

Un mezzo democratico

A favore delle bici a batterie c'è il suo essere "democratica", ossia di facile accessibilità: è semplice da guidare e, con il supporto elettrico, si amplia la platea dei potenziali utenti. La pedalata "leggera" la rende idonea a chi desidera raggiungere l'ufficio senza sudare, a chi abita in città collinari o per fare la spesa. Si adattano pure a coloro che vivono la bici per piacere, come cicloturisti, appassionati dell'off-road e dei passi alpini, ma non hanno il tempo per allenarsi. Nei paesi del Nord Europa, dove le e-bike sono più usate, si stanno addirittura diffondendo le Cycle Highways, autostrade per le biciclette. Si tratta di ciclabili con sede allargata e con priorità agli incroci per consentire un'elevata velocità di crociera e favorire gli spostamenti medio-lunghi.

Amiche dell'ambiente

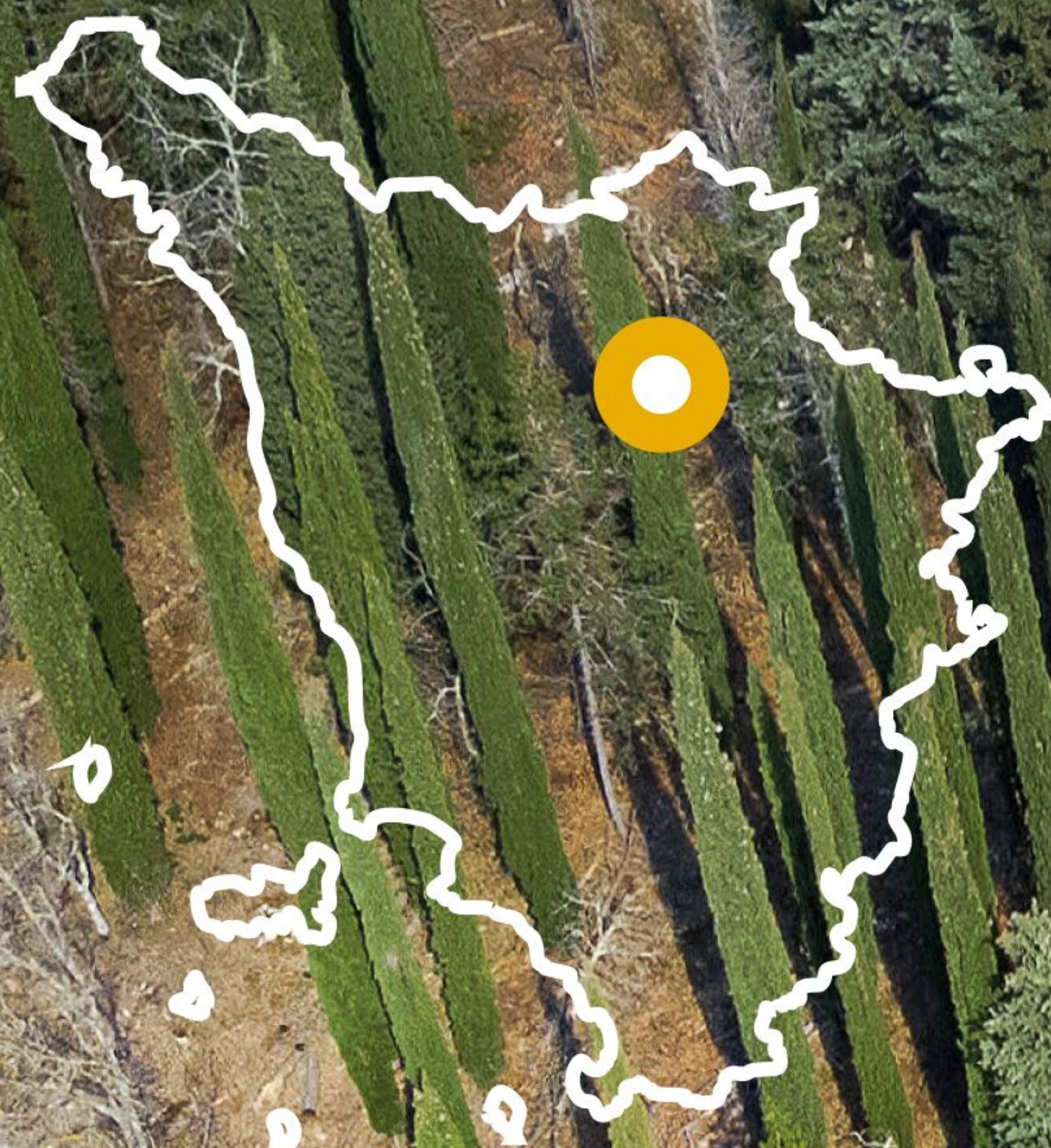
Le e-bike richiedono poca energia per essere ricaricate e sono prive di emissioni allo scarico, pregi preziosi in un Paese dove, secondo il Rapporto Mal'Aria di Legambiente, ci sono 55 capoluoghi con concentrazioni di polveri sottili od ozono fuori legge secondo i parametri. Le conseguenze sono di rilievo. Secondo l'Agenzia europea dell'ambiente (EEA) lo smog causa oltre 500.000 decessi prematuri all'anno in Europa con l'Italia primatista continentale con 84.300 morti premature per le elevate concentrazioni di PM 2,5 (60.600), biossidi di azoto (20.500) e ozono troposferico (3.200) generato da più fonti, trasporto su strada incluso.
Meno "pesante" è la responsabilità del settore (circa il 18%) sulle emissioni di gas serra responsabili dei cambiamenti climatici, ma le conseguenze sono ancora più gravi e richiedono una drastica riduzione delle emissioni di CO2 in tutti i comparti. Il rischio è di superare un innalzamento della temperatura globale di 2° C ritenuto dagli scienziati del clima il punto di non ritorno. Ma anche rimanendo entro i limiti imposti dagli studiosi, gli effetti del surriscaldamento del Pianeta sono devastanti: riduzione dei raccolti e della biodiversità marina, inondazioni e lunghi periodi di siccità, aumento del numero e della forza dei cicloni e altri eventi estremi che costringeranno, si stima, più di 200 milioni di persone a migrare. In confronto, l'eruzione del vulcano Tambora è una favola a lieto fine.

Soluzioni per il fine vita

Rischi di contaminazione della natura si hanno pure a fine vita. Per evitare l'inquinamento dovuto alla dispersione degli elementi chimici contenuti nei "pacchi" la normativa in vigore impone di portare le batterie dismesse presso un rivenditore autorizzato o all'isola ecologica comunale, che le ritirano a titolo gratuito e le indirizzano nei centri autorizzati per il trattamento. L'obbligo è di riciclare almeno il 50% del peso, che oggi significa il recupero del "case", dei cavi, del cobalto e di alcune terre rare. Più rosee sono le prospettive per il futuro non troppo lontano.
I progetti per dare degna fine vita agli accumulatori sono molti, come i due in corso promossi dal Cobat e CNR con il contributo di altri attori come il Politecnico di Milano. Il primo segue la filosofia della "second life", ossia di dare una seconda vita agli accumulatori prima dell'effettiva dismissione. L'idea è di utilizzare le batterie non più utili alla trazione (quando la capacità di carica va sotto un certa soglia non sono più adatte per la mobilità) per stoccare l'energia in eccesso prodotta da fonti rinnovabili, come fotovoltaico ed eolico. I vantaggi sono di stivare "corrente" altrimenti dispersa e prolungare la vita degli accumulatori evitandone la produzioni di altri. La seconda strategia è di ottimizzare la fase di riciclaggio per arrivare a recuperare oltre il 90% del peso, compresi gli elementi più preziosi come il litio. Materiale, come altri elementi chimici, da destinare alla produzione di nuove batterie riducendo, di fatto, il ricorso all'estrazione.
Una filiera attesa entro il 2021 che, sostengono i responsabili del progetto, sarebbe economica e molto sostenibile come impatto ambientale.

Batterie, alla ricerca di una filiera eco

Il punto debole per l'impatto sull'ambiente delle e-bike sono le batterie, problema condiviso con i dispositivi elettronici e le auto elettriche che hanno accumulatori 80 volte più capienti delle bici. Una criticità che riguarda l'intera filiera, dalla produzione fino alla smaltimento delle celle esaurite.
Sul primo fronte la difficoltà è legata soprattutto all'estrazione di litio, cobalto e altre materie prime necessarie per realizzare i "pacchi". L'industria mineraria, infatti, ha un notevole impatto sull'ambiente provocando l'erosione dei suoli, deforestazione e riduzione della biodiversità. Non solo: ha un alto consumo di energia e di emissioni di gas serra e inquina aria, terre e risorse idriche con ripercussioni sull'approvvigionamento di cibo e acqua delle popolazioni locali. Un contributo per migliorare la situazione potrebbe arrivare dalla tecnologia con lo sviluppo di batterie con maggiori capacità di accumulo per indurre una minore richiesta produttiva. Modelli, per altro, concepiti per utilizzare una quantità di materie prime inferiore e a minore impatto ambientale. Le ricerche in tale direzione sono molte, alcune anche in stato avanzato di studio. Rimane, però, ancora incerta la possibile produzione in serie e la data dell'eventuale commercializzazione delle future batterie. A

ITINERARIO
TOSCANA

715 km

3 giorni

747 m (Valico di Morellino)

Sorano (GR)
★★★★★

Percorsi di vini

L'incontro con uno dei più importanti produttori di vino italiani, Antonio Michael Zaccheo (Carpineto), ci dà l'ispirazione per un Grand Tour della Toscana. La visita alle sue tenute ci consente un "ripasso" dei luoghi più iconici della regione: il Chianti, le Crete Senesi e, infine, la Maremma

Testo di Leonardo Lucarelli, foto di Tommaso Pini

Cipressi e nastri d'asfalto lisci come tavoli da biliardo: è la Toscana più riconoscibile

Sotto, vista
di Sorano, detto
la "Matera della
Toscana",
per via dei tanti
edifici ricavati
dal tufo

Le Crete senesi abbracciano i comuni di Asciano e Rapolano Terme, e sono caratterizzate da un susseguirsi infinito di biancane e calanchi

Quando si decide di puntare le ruote verso la Toscana si sa di andare sul sicuro. Abbiamo percorso in 3 giorni oltre 700 km senza mai incontrare un paesaggio uguale all'altro, senza guidare per più di 300 metri in rettilineo,
toccando colline, borghi medievali e spiagge. E abbiamo deciso di farci condurre, nella scelta dell'itinerario, dagli incontri con personaggi dalle storie diverse, tutti legati all'ospitalità, al buon cibo, all'ottimo vino e alla passione per le auto. In particolare abbiamo costruito le nostre strade scegliendo come testate d'angolo le vigne dell'azienda vinicola Carpineto, un nome d'eccellenza per quanto riguarda il mercato mondiale del vino (esporta in 70 Paesi), che ci ha suggerito un percorso davvero suggestivo.

Il tesoro di dudda

Partiamo da Gaville, piccolo centro a 300 metri sul livello del mare, che prende il nome dall'antico villaggio Etrusco poco distante, dove 13 ettari di Sangiovese dell'azienda Carpineto guardano la valle dell'Arno verso sud e la regione del Chianti Classico verso nord ed est. Le vigne, quando facciamo l'itinerario, si stanno riprendendo dal letargo invernale, è tempo di potatura, grandi falò con i tralci tagliati e carciofi cotti sotto la brace, siamo immersi nel profumo dei querceti e nel baluginio argenteo delle foglie d'ulivo. Solo una manciata di chilometri e di curve ci separano da Dudda, frazione di Greve in Chianti, in pieno territorio del Chianti Classico DOCG. È qui che Giovanni Carlo Sacchet e Antonio Mario Zaccheo, nel '67, fondarono l'azienda, ed è qui che conosciamo Antonio Michael Zaccheo che, con la sorella Francesca, Caterina ed Elisabetta Sacchet, rappresenta la giovane generazione della Carpineto, ancora saldamente gestita dal padre (Carlo purtroppo è venuto a mancare). Ci viene incontro un omone sorridente, che ci racconta, con un accento misto toscano e ciociaro, storie divertenti e rocambolesche di viaggi interminabili. Da Dudda ci dirigiamo a Greve in Chianti, ma non possiamo utilizzare la bella (e più breve!) Chianti-Valdarno (SP 16) perché bloccata da una frana; percorriamo quindi il largo anello della SP 66, arrivando dritti in piazza Matteotti, quell'ampio spazio triangolare che caratterizza Greve, con la Chiesa di Santa Croce a fare da vertice. L'armonia dei loggiati fa di questa piazza uno dei simboli della regione, un posto in cui scambiare due chiacchiere con gli anziani del paese e concedersi una rilassante passeggiata tra i negozi di vino, ceramica, mobili, prodotti di artigianato e alimentari di tutti i tipi. Tra questi spicca sicuramente l'Antica Macelleria Falorni, una certezza per tutti gli amanti dei salumi fin dal 1806 (www.falorni.it).

Paesaggi d'argilla

Scendendo verso sud, subito dopo Lecchi in Chianti, dobbiamo lasciare la SP 408 di Montevarchi e deviare verso la 484 per un'altra frana. In effetti l'asfalto è segnato da profondi avvallamenti un po' dappertutto e chiede di guidare con prudenza, soprattutto in curva. All'altezza di Arbia imbocchiamo la SP 438 "Lauretana" che, assieme alla Strada Provinciale del Pecorile, è tra le strade più spettacolari della zona, annodata attorno a calanchi, biancane, piccoli deserti e declivi improvvisi. Merita una sosta il paese di Asciano: imperdibile la Collegiata di Sant'Agata, raggiungibile percorrendo una scenografica scalinata in travertino bianco. Le Crete Senesi le riconosci subito: il paesaggio è già da un po' che sembra più aspro, brullo, lontano dalle immagini di cipressi e linee verdi ondulate che ci vengono in mente appena nominiamo la Toscana; poi all'improvviso, arriva un'irrequieta mutevolezza cromatica, e la scena nella quale entri è un crudo scenario scolpito nel terreno argilloso (da qui il nome). Siamo tra Siena e la Val

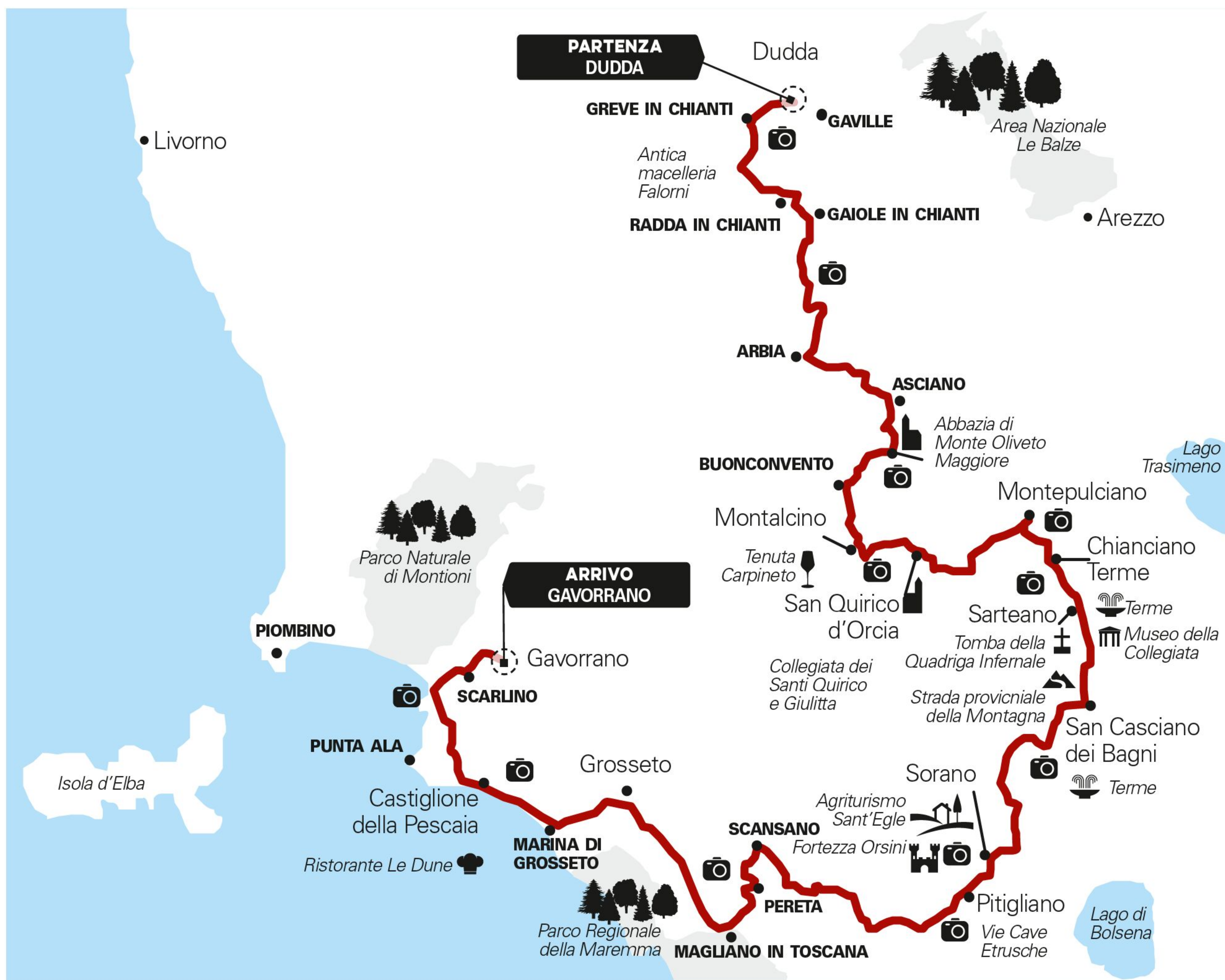
Sotto, la SR2 è un invitante strada che attraversa le Crete; in foto il tratto tra Buonconvento e Montalcino, in provincia di Siena

Strade bianche: altro "prodotto tipico" della Toscana. Qui siamo nel più classico (e morbido) paesaggio del Senese

D'Orcia, uno di quei posti che quando arrivi dici: "*Ma perché non ci sono tornato prima?*" Se le Crete Senesi ci avevano proiettato in un paesaggio lunare, la Val D'Orcia ci riporta d'improvviso nell'iconografia classica toscana, e lo fa da un momento all'altro. Stai andando tranquillo per la tua strada, fai un destra-sinistra (uno dei migliaia giornalieri) e paf! Ti ritrovi a guidare tra boschetti di faggi, morbidi declivi punteggiati di cipressi, campi di grano verdissimi e borghi di centenaria bellezza. Sullo sfondo, appena camuffato da una leggera foschia, il Monte Amiata. Considerate che, oltre a Pienza, l'intera valle è inserita tra i Siti Patrimonio dell'Umanità dell'UNESCO. Montalcino non è stata sempre la patria di uno dei vini più apprezzati al mondo, anzi, questa tradizione si impose a partire da una data precisa: quel 1559 che la vide capitolare di fronte al Granducato di Toscana, contro il quale aveva resistito per tre secoli. E i suoi abitanti da guerrieri diventarono agricoltori: si dedicarono alla coltivazione del Sangiovese. Insomma, botti di vino al posto di botte da orbi e, nel cambio, ci hanno sicuramente guadagnato. A circa 500 metri slm c'è la tenuta di Carpineto (la più alta tra tutte quelle della denominazione), protetta da un fitto bosco di macchia mediterranea e da un uliveto. Ovviamente da queste parti l'attrazione maggiore è il tour delle enoteche, le cantine visitabili sono circa 200. Per farla breve: parcheggiate l'auto, prendetevi una stanza confortevole e fate i sommelier per una sera. Se poi vorrete smaltire l'eccesso di degustazioni, cimentatevi nel piccolo trekking urbano (circa 4 km) attorno alle mura, godendovi la severità marziale dell'architettura medievale.

La SP 14 prima e la SR 2, subito dopo, sono entrambe piacevoli: 18 km che ci conducono a San Quirico D'Orcia e alla visionaria Collegiata dei Santi Quirico e Giulitta, edificata tra il XII e il XIII secolo sopra un'antica pieve dell'VIII secolo (visitabile tutti i giorni dalle 9 alle 18). Proseguendo lungo la SR2 incontriamo Bagno Vignoni, con la sua Piazza d'Acqua, una vasca termale lunga 49 m e larga 29, circondata da palazzi del '500.

Terme, torri e tornanti

Poco dopo, deviando a sinistra sulla SP 40, abbandoniamo la Val D'Orcia per entrare nella Val di Chiana e raggiungere Montepulciano, abbarbicata su uno stretto crinale roccioso come un lucertolone che riposa alle ultime luci del giorno. Purtroppo ci concediamo solo un passaggio veloce in questo borgo dall'architettura così originale, in cui l'impianto urbanistico medievale si fonde con le influenze gotiche e soprattutto con il grande sviluppo rinascimentale nato sotto l'influsso di Firenze, nell'epoca delle guerre contro Siena. Ci aspetta il nostro albergo a Chianciano Terme e una bella cena a base (manco a dirlo!) di bistecca chianina condita dai bei racconti di Zaccheo. Di nuovo dobbiamo effettuare una deviazione, anche la SP146 è interrotta da una frana, non ci resta che percorrere a ritroso la SP88 e prendere la Strada della Foresta, un viottolo imbrecciato. Chianciano ha un'aria malinconica, accentuata da un susseguirsi ininterrotto di hotel (molti dei quali chiusi durante la crisi del settore termale), ma sa regalare momenti unici, come la visita al Museo della Collegiata, gratuita e possibile solo contattando il parroco (338/2683014), o un bagno rilassante alle Terme Sensoriali rinnovate (www.termesensoriali.it, tel. 0578/68501, ingressi giornalieri festivi/feriali 45/38). Inoltre sorge in un punto strategico, da cui partire per diversi percorsi tutti interessanti. Uno dei migliori è sicuramente quello che lambisce il Monte Amiata, antico vulcano che, nonostante sia alto solo 1.738 m, si erge tra le province di Siena e Grosseto con l'imponenza di una vetta himalayana. La SP19, teoria di curve continue lunga 10 km, ci conduce a Sarteano, borgo collinare noto soprattutto per

In alto da sinistra: Erika dell'Agriturismo Sant'Egle, dopo anni di rally motociclistici ha trovato una nuova dimensione a un passo dalla magia di Sorano. William de "Le Dune", cresciuto nel ristorante dei genitori. Degustazione guidata da Caterina Sacchet, enologa, figlia di Carlo. Antonio Michael Zaccheo, la nuova generazione di viticoltori della Carpineto.

Un'isola verde in un mare di terra fertile… cartolina ricordo di San Quirico d'Orcia (SI)

l'olio di oliva e per la Tomba della Quadriga Infernale, risalente al IV sec a.C., scoperta nel 2003. Visitabile tutti i sabati (interi/ridotti 8/6 euro) stupisce per i suoi affreschi incredibilmente vividi, che rappresentano una sorta di Caronte etrusco con una veste rossa fiammante e due uomini semidistesi durante un banchetto. Da qui proseguiamo verso sud salendo leggermente in quota e ci immergiamo nella fitta faggeta della Strada Provinciale della Montagna, con il sole che disegna coriandoli di luce sull'asfalto (in condizioni mediocri, ed è l'unica nota negativa) e il profumo di resina che arriva dalle pinete dell'Amiata. La strada scorre in continui saliscendi che è un piacere finché, subito dopo una breve discesa, non ci troviamo a sbattere contro le mura splendide di San Casciano dei Bagni, inserito nella lista dei "Borghi più belli d'Italia" e descritto nella rivista americana Travel Leisure come il luogo con "Le terme più belle del mondo". Da qui le strade che conducono a Sorano sono una più gustosa dell'altra. Entriamo nella provincia di Grosseto e il paesaggio cambia di nuovo: rocce di tufo, boschi fitti e intricati che evocano romanzi di cappa e spada, corsi d'acqua che accompagnano curve e tornanti. La Maremma, poi, si cambia d'abito vestendosi di borghi arroccati in cima ad alte rupi, case di pietra lavica, una varietà infinita di sentieri tortuosi e di altopiani panoramici segnati dalle tracce degli Etruschi. E poi Sorano, con questa sua aria misteriosa e irreale che ci catapulta in un'altra epoca, quando solo il susseguirsi delle stagioni dettava ritmi sociali e lavorativi. Qui siamo lontani anni luce dai fasti del Chianti e dall'iperturistica Toscana a causa dell'abbandono che ha colpito il borgo in seguito all'erosione delle piogge e ad alcune frane. Passeggiando tra le viuzze del paese, tra case di pietra fatte di incavi, cunicoli e gallerie scavate nel tufo, sembra di trovarsi in mezzo a sculture piuttosto che a edifici.

Nella "piccola Gerusalemme"

Anche Pitigliano è splendida, così austera sul suo altopiano tufaceo con le pareti a strapiombo sui torrenti Lente, Procchio e Meleta. Inespugnabile senza bisogno di mura. L'architettura fatta di passaggi stretti, arcate e cunicoli è simile a quella di Sorano e della vicina Sovana, solo che Pitigliano è assolutamente viva (e molto più turistica), soprattutto perché non ha mai subito lo spopolamento delle altre due. Il centro storico è tutto bello da visitare, ricco di attrattive (una su tutte il minuscolo ghetto ebraico, chiamato anche "piccola Gerusalemme") ma, se avete un po' di tempo, esplorate le Vie Cave, opere enormi, profonde fino a 20 m e larghe circa 3, scavate dagli Etruschi ancora non si sa bene perché. Sono 15 e tutte incredibilmente suggestive, in particolare quella di Fratenuti, mezzo chilometro a est di Pitigliano sulla strada per Sovana, ricca di graffiti etruschi (per informazioni consultate il sito www.trekking.it o chiamate il Museo Archeologico all'Aperto "Alberto Manzi": 0564/614067).

Le dune in alta maremma

Per chiudere in bellezza il nostro itinerario non ci manca che il mare: la strada che ci conduce a Castiglione della Pescaia degrada dolcemente e altrettanto dolcemente l'odore delle conifere e del tufo umido si mescola a quello della salsedine, fino a venirne sopraffatto. Da Scansano evitate la SP 159 e imboccate invece la SP 160 (o via Amiatina), un bijoux di curve con un asfalto finalmente perfetto che taglia fitti boschi, mentre sulla sinistra occhieggiano le valli della Maremma. L'ultima tappa del nostro tour è Gavorrano, nella tenuta di Valcolomba, dove salutiamo Antonio Michael Zaccheo e i suoi maiali di Cinta che grufolano liberi nel querceto da sughero. Un paesaggio magnifico, con 5 ettari di olivi della varietà Frantoio, Moraiolo, Leccino e Pendolino che, mescolate, danno un olio eccezionale. Siamo sempre in Toscana, alta Maremma, ma qui il clima è tipicamente mediterraneo e la brezza tiepida proveniente dal mare ci ricorda che anche questo inverno è passato ed è ora di programmare le vacanze. A

ACQUISIZIONE DATI

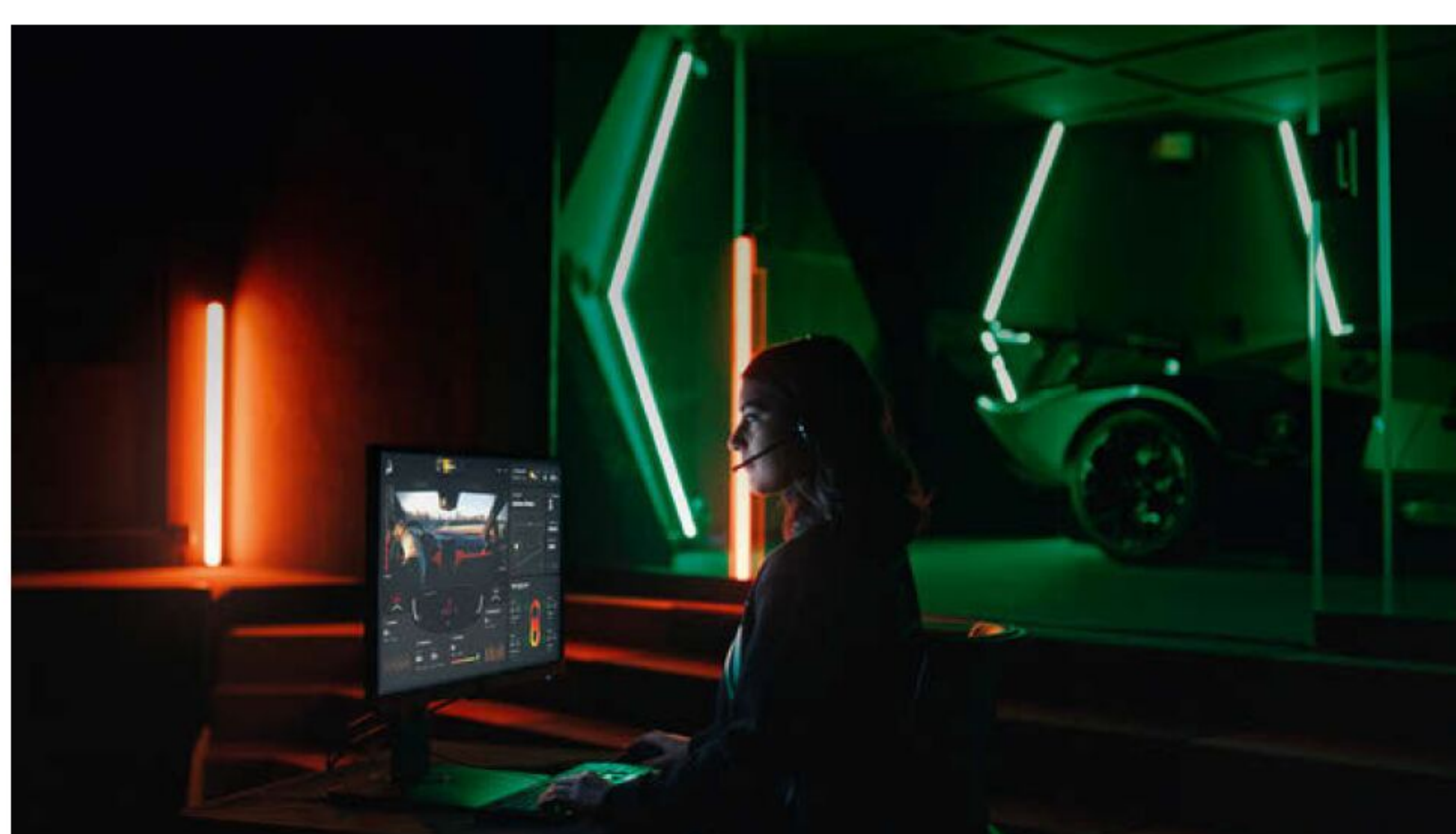
La telemetria delle nuove Lamborghini

Al momento è ancora allo stadio prototipale, ma il sistema Telemetry che verrà offerto sulle prossime supercar del Toro include coaching da remoto in tempo reale, rilevamento dei dati biometrici e un copilota digitale

Le prove generali sono avvenute con il sistema di telemetria disponibile per la Huracan STO del 2020, ma il nuovo sistema Telemetry X si spinge ancora oltre e sarà offerto si tutta la futura gamma delle supercar di Sant'Agata Bolognese. Ma di cosa si tratta? Innanzitutto è doveroso segnalare che il sistema è stato sviluppato in sinergia con Accenture, in secondo luogo che Telemetry X integra tre funzioni: il Real Time Remote Garage (coach da remoto in tempo reale), il Biometric Data System (rilevamento di dati biometrici) e il Digital Co-Pilot (copilota digitale).

Tecnologia di derivazione motorsport

Direttamente mutuato dal mondo del motorsport, Remote Garage è un'applicazione web che consente, grazie alla tecnologia 5G, di avere sempre a disposizione in tempo reale le registrazioni video delle proprie performance in pista e la telemetria. Immagini e dati possono essere monitorati live da un coach, che può trovarsi in qualsiasi parte del mondo, per fornire al pilota-cliente riscontri e suggerimenti non solo dopo ma anche durante la sessione di guida. Il Biometric Data System rileva alcuni dati biometrici del pilota, tra cui la frequenza cardiaca e il livello di stress, per consentire un più approfondito monitoraggio della performance e fornire riferimenti utili su come perfezionare il proprio training. I due sistemi lavorano in sinergia con il Digital Co-Pilot, l'assistente vocale proattivo che, comparando sia i dati biometrici sia i dati vettura, fornisce feedback al pilota durante la guida in pista. Il copilota digitale analizza, ad esempio, i tempi sul giro e fornisce indicazioni utili per migliorare traiettorie e punti di frenata, così come informazioni sulle prestazioni della vettura in pista. A

Tra i vari parametri, il nuovo sistema di telemetria rileva anche alcuni dati biometrici del pilota, come frequenza cardiaca e livello di stress.

I due sistemi lavorano in sinergia con il Digital Co-Pilot, l'assistente vocale proattivo che fornisce feedback al pilota durante la guida in pista

LA PRIMA VOLTA DI **TOD'S E LAMBORGHINI** AUTOMOBILI

La nuova collezione di calzature uomo e donna nasce dalla collaborazione tra due prestigiosi marchi leader nei rispettivi settori che si sviluppa su due modelli, l'iconico Tod's Gommino e la sneaker, che si declinano in alcuni dei colori dei due brand. Il Gommino è caratterizzato da una nuova linea che riprende la livrea delle supersportive Lamborghini, con la lavorazione tubolare a bande che aumenta il richiamo all'aerodinamicità, creando movimento ed eleganza. Sulle suole, i caratteristici gommini diventano macro, riprendendo il colore del tacco o della tomaia.

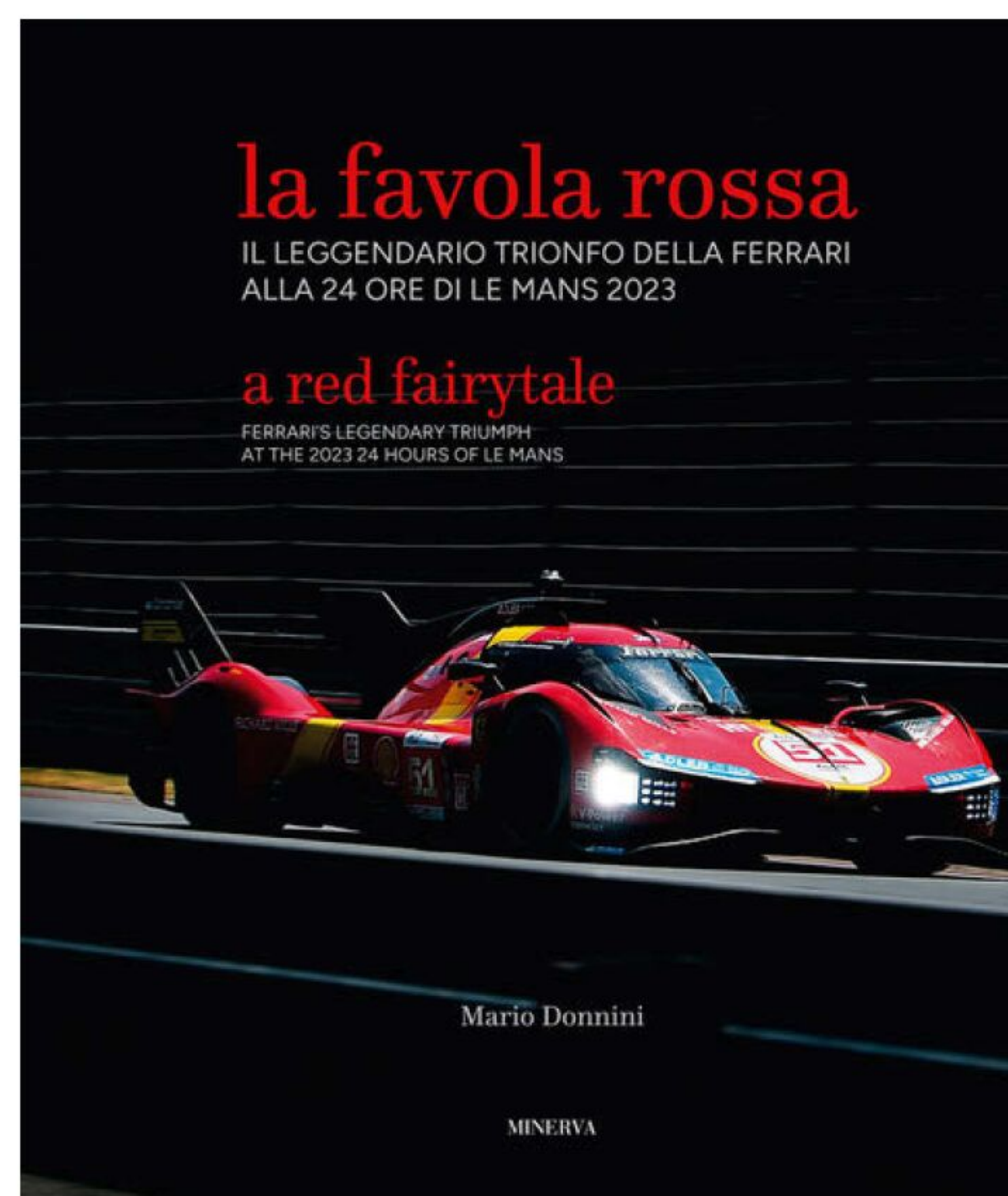
WYLER VETTA E COLMAR PER UNA NUOVA COLLEZIONE

Jumbostar è la nuova collezione nata dall'unione di due marchi che rappresentano altrettante eccellenze della storia italiana. Il cinturino è realizzato con tessuto tecnico Colmar con una lavorazione "effetto piumino", e declinato nei toni che celebrano gli iconici colori del brand di abbigliamento sportivo: bianco, blu e verde, mentre la cassa in acciaio bilux di 41mm di diametro ospita un quadrante ampio ed essenziale. Le ore sono scandite da indici imponenti con Super LumiNova. Le funzioni ore, minuti e secondi sono indicate da lancette centrali, anch'esse luminescenti per garantire la migliore leggibilità. A ore 12 compare il logo Wyler Vetta e a ore 6 quello Colmar. Il fondello è impreziosito da una decorazione che celebra la collaborazione tra i due brand: il logo Wyler Vetta e Colmar sono affiancati dalla sagoma incisa al laser di Zeno Colò, il primo sciatore italiano che vinse la discesa libera ai mondiali nel 1952.

DA **CELLY** UNA LINEA DEDICATA ALLE **TESLA**

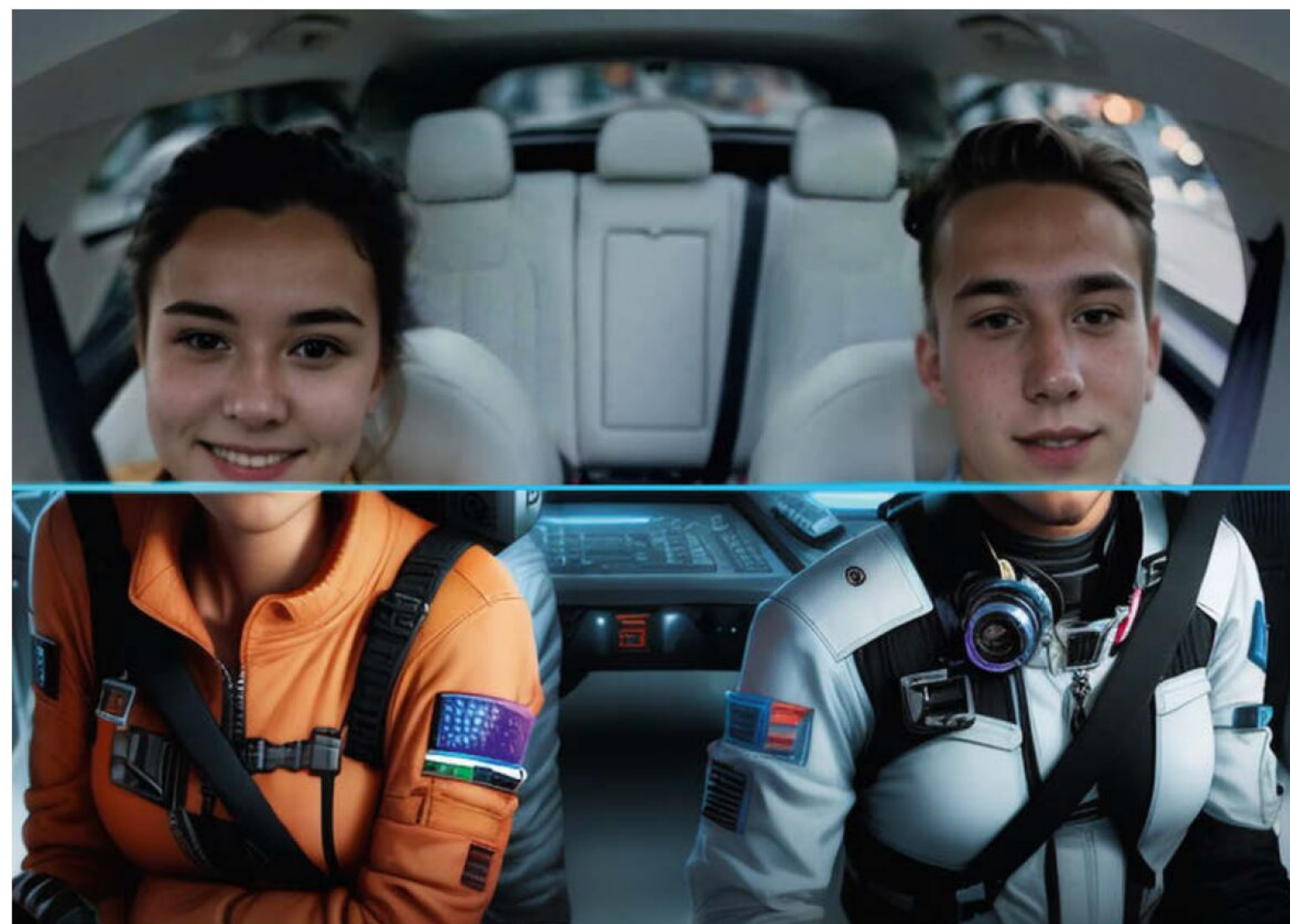
Il brand specializzato nella produzione e distribuzione di accessori per smartphone, tablet e laptop, presenta la prima gamma di supporti smartphone progettati specificamente per le auto Tesla, in particolare per Model X, Y, 3 e S. I tre accessori si differenziano per la tipologia di testina (meccanica, magnetica o compatibile con MagSafe) e assicurano massima flessibilità grazie al sistema di fissaggio intercambiabile. Sarà infatti possibile fissare i dispositivi all'angolo del monitor Tesla tramite un sistema di fissaggio regolabile, oppure utilizzare la clip per cruscotto, che si aggancia all'auto grazie ad un sistema ad incastro. In entrambi i casi sono presenti un braccio rotante e una testina ruotabile a 360° per consentire di regolare la posizione dello smartphone e l'angolo di visualizzazione in base alle diverse esigenze. Prezzi a partire da 24,99 euro.

LA NUOVA CAPSULE **SUNS E 500**

Suns presenta la nuova linea di abbigliamento con licensing di Fiat 500, rafforzando la propria immagine nel mondo della moda. "Suns meets Fiat 500 Design the future" è il claim che accompagna il progetto e che vede nel giubbino Suns richiudibile, il suo capo di punta. Un prodotto unico e versatile che si trasforma in un pratico cuscino da portare comodamente in viaggio e che ricrea un vero e proprio salottino se appoggiato sui sedili dell'abitacolo. La collezione, che sarà disponibile a partire dal secondo semestre dell'anno, include comunque anche felpe, T-shirt ai cappellini, ma anche borse da viaggio.

UN LIBRO PER CELEBRARE LA VITTORIA DI **FERRARI A LE MANS**

Il ritorno sul podio di Le Mans da parte della Ferrari dopo quasi 60 anni è un evento che rimarrà a lungo impresso nella mente degli appassionati e che l'autore Mario Donnini sintetizza così: "È come se l'Impero Romano s'iscrivesse alla Nato. O Atlantide e Mu all'elenco delle potenze marinare. O Nabucodonosor si presentasse candidato sindaco alle elezioni comunali di Babilonia". Il libro fa rivivere questa gara eccezionale, come se fosse un film, e aggiunge tante emozioni grazie alla penna degli autori che hanno vissuto le fasi di nascita e crescita della Ferrari 499P. Da bordo pista hanno anche partecipato a tutte le concitate ore di preparazione, qualificazione e gara, di giorno e di notte, tali da propiziare l'indimenticabile successo della Ferrari.

TOGG E LA FOTOCAMERA CON INTELLIGENZA ARTIFICIALE

Togg, il marchio di tecnologia globale turco, presenta un'innovativa funzionalità di fotocamera dotata di intelligenza artificiale. Grazie a questa tecnologia è possibile modificare, condividere e conservare ogni momento di un viaggio per immortalare ricordi indelebili. Posizionata appena sopra lo specchietto retrovisore, la lente ampia della fotocamera IA consente di includere tutti i passeggeri in un singolo scatto. Grazie ai 19 differenti algoritmi di intelligenza artificiale, tra cui il riconoscimento delle scene, la correzione automatica della luce, il rilevamento di visi e sorrisi, il tracking degli oggetti e la messa a fuoco automatica, anche le foto più semplici possono essere trasformate in qualcosa di unico. L'app della fotocamera con IA può essere accessibile tramite TruStore e utilizzabile dal passeggero in qualsiasi momento o dal conducente durante la sosta. Dopo aver catturato le immagini, gli utenti potranno esprimere la propria creatività, modificando le foto prima di condividerle con amici attraverso i social media, messaggistica o email, o mostrando l'intera galleria di immagini in modalità "esposizione" durante il viaggio per condividere il divertimento.

La verniciatura bicolore tipica di questo marchio è applicata a mano
è disponbile in cinque combinazioni di colori

FASHION

MERCEDES-MAYBACH EQS SUV

Il primo della classe

Il primo SUV elettrico nobilitato dal marchio Maybach è la massima espressione del lusso e dell'opulenza, a partire dal prezzo di 217.639 euro

La base è il SUV elettrico EQS di Mercedes, ma declinato nella massima espressione di lusso e opulenza in linea con la filosofia di Wilhelm Maybach: "Tutto ciò che è di qualità, deve essere anche bello". Troviamo quindi l'inconfondibile frontale dominato dall'immancabile stella Mercedes sul cofano, ma anche il tipico pannello nero del marchio con listelli verticali cromati che conferiscono un aspetto tridimensionale di profondità.

Calandra chiusa

In questo caso non ci sono griglie o prese d’aria, visto che la calandra è completamente liscia e chiusa, con i sensori radar completamente integrati. Le lamelle cromate in filigrana impreziosiscono anche la presa d’aria del paraurti, mentre la scritta Maybach è integrata in una striscia decorativa cromata, da cui parte la striscia luminosa continua dei fari Digital Light. La personalità stilistica della Mercedes-Maybach EQS SUV è esaltata dalla tipica verniciatura bicolore del marchio con un gessato in filigrana, applicata a mano secondo i più alti criteri di qualità ed è disponibile in cinque combinazioni di colori: argento high-tech/nero ossidiana, argento high-tech/blu nautico, nero ossidiana/grigio selenite, nero ossidiana/oro kalahari e marrone velluto/nero ossidiana.

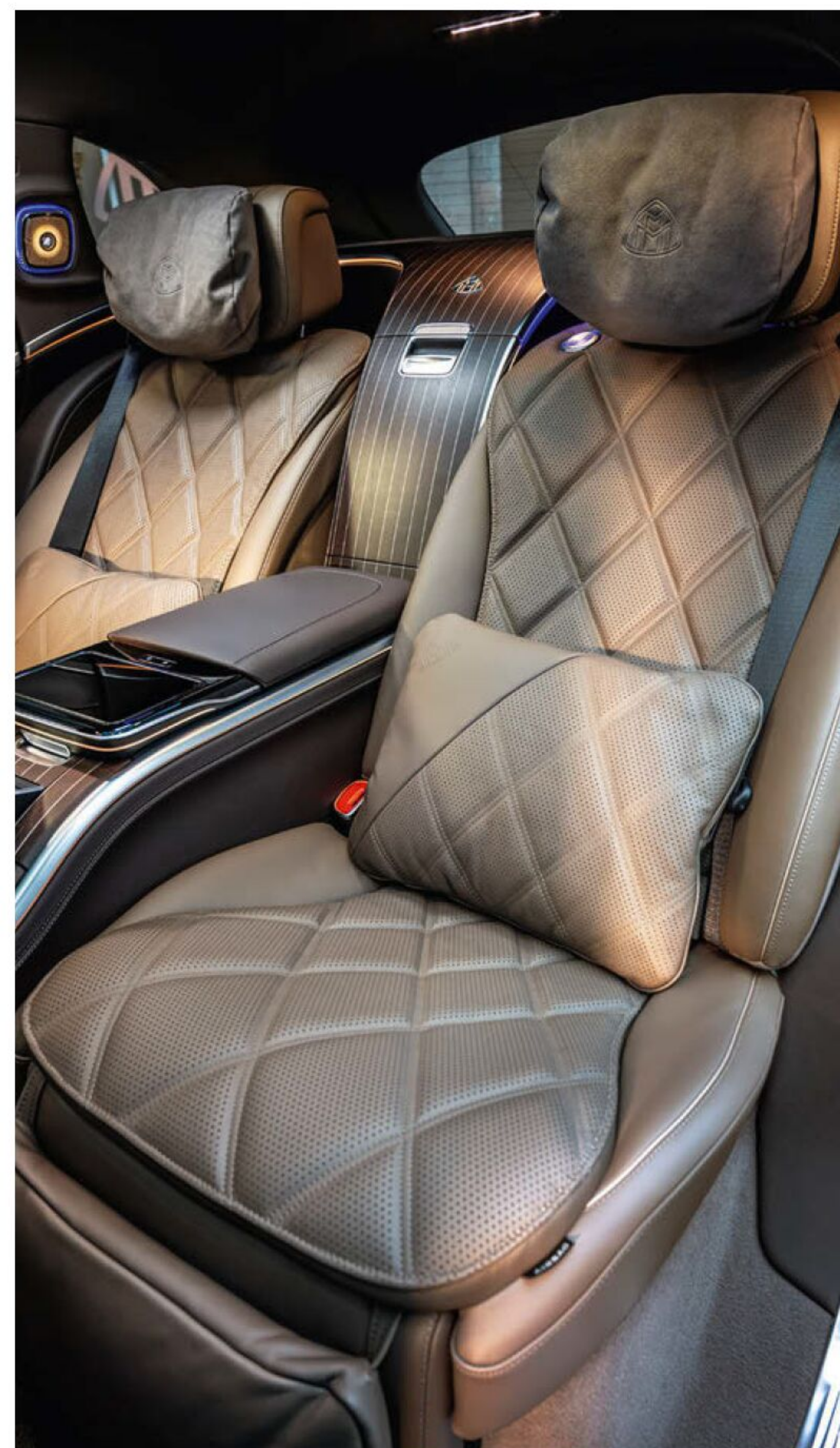
Il sistema Hyperscreen MBUX è personalizzato in stile Maybach con una elegante illuminazione blu profondo

Una nuova esperienza digitale

Se l'esterno non lascia certo indifferenti, l'abitacolo propone quanto di più lussuoso esista nel mondo dell'automotive, ma mixato con una tecnologia all'avanguardia, esaltata dall'Hyperscreen MBUX che domina l'intera plancia personalizzato in stile Maybach con un elegante illuminazione blu profondo. La visualizzazione animata del quadro strumenti in modalità Maybach prevede le lancette virtuali disegnate come un foulard di seta che si muove elegantemente nel vento a seconda della velocità e dello stile di guida, mentre le cifre cambiano dimensione e vengono sfumate dinamicamente. I contorni degli strumenti rotondi sono in oro rosa, come tipico del marchio. Una visualizzazione alternativa rispetto a quella che simula un quadro strumenti analogico è denominata "Pure EV", e si compone di una barra tridimensionale delle prestazioni che indica lo stato di guida (marcia, accelerazione, ricarica).

Passeggeri connessi

I passeggeri posteriori possono sfruttare le stesse funzioni del sistema di infotainment grazie a due display da 11,6 pollici posizionati sugli schienali dei sedili anteriori. Con l'High-End Rear Seat Entertainment MBUX di serie, i contenuti possono essere condivisi in modo semplice e veloce sui vari display. È inoltre possibile selezionare e modificare le destinazioni di navigazione dai sedili posteriori. La dotazione di serie comprende anche il tablet posteriore MBUX, che può essere utilizzato anche all'esterno del veicolo, e l'MBUX Interior Assist; grazie all'ausilio di telecamere, è in grado di riconoscere le richieste di comando dei passeggeri dai movimenti del corpo e delle mani e di eseguire le funzioni corrispondenti, ad esempio l'accensione delle luci di lettura.

Calici da Champagne e tablet estraibile sul bracciolo sono solo due dettagli che indicano l'attenzione riservata ai due passeggeri posteriori

Pelle e legno a profusione

Cura artigianale e ossessione per i dettagli creano un elegante contrasto con l'aspetto high-tech del sistema multimediale. La Mercedes-Maybach EQS SUV offre di serie rivestimenti in pelle Nappa Maybach Exclusive nei colori caldi marrone espresso/marrone perla balao, ma tra gli optional figura anche il beige macchiato/marrone perlato. Per un look ancora più ricercato, la pelle Maybach Manufaktur Exclusive Nappa è disponibile come optional nei colori crystal white/silver grey pearl. La pelle di tutti i colori degli interni proviene da una lavorazione sostenibile. Come elementi decorativi sono disponibili legni naturali: betulla marrone a poro aperto e noce marrone a poro aperto, oltre a piano lacquer black flowing lines.

VELA E MOTORE

AZIMUT **Magellano 60**

Azimut Magellano 60 garantisce alte performance grazie alla carena semiplanante Dual Mode ad alta efficienza, questa consente di navigare alle basse velocità in totale comfort ma anche di affrontare velocità più sostenute, ottimizzando i consumi e le emissioni. In soli 60 piedi, è un vero crossover del mare e racchiude in sé tutti i comfort necessari per le lunghe navigazioni. Le eleganti linee esterne tracciate da Ken Freivokh si sposano con gli ampi spazi di bordo e la zona che caratterizza maggiormente questo yacht è la poppa che, grazie alla naturale estensione del Main Deck fino al pozzetto, si trasforma in una Infinity Terrace con parapetto trasparente che offre una continuità visiva con il mare, per un'esperienza di navigazione in sintonia con la natura. La potenza installabile va da una coppia di fuoribordo da 250 cv ciascuno a una da 450 cv; quella consigliata è di due motori da 350 cv.

NEREA **40 Fuoribordo**

Elegante, performante e customizzabile, in pieno stile Nerea. La versione fuoribordo dell'ammiraglia NY40 ha debuttato al Boot Dusseldorf, presentata come la prima barca "che respira", grazie all'utilizzo di Ecopur, una resina naturale che permette la purificazione dell'aria. Sportiva e dinamica, la NY40 Fuoribordo ha una carena a V, progettata dalla Zuccheri Yacht Design viene spinta da tre motori Mercury V10 da 400 cv, con livrea personalizzata, che consentono di raggiungere una velocità di 48 nodi. Sul ponte, ricoperto da un particolare teak disposto a lisca di pesce, la vista viene subito conquistata dalla presenza del grande prendisole di poppa, rivestito da un filato intrecciato di design, ricavato dal riciclo della plastica.

PRESTIGE **F4**

La linea F di Prestige è un successo da oltre 30 anni. Con il nuovo F4, il cantiere francese porta questa gamma a un livello superiore. Un nuovo scafo a V più affilato, un design interno moderno e tanto spazio per gli ospiti rispondono alle esigenze di una nuova generazione di armatori. La nuova flotta è orientata a soddisfare le più alte esigenze di vacanza, dal prendisole sul flybridge alla piattaforma da bagno abbassabile. Gli spazi sociali giocano un ruolo di primo piano: la plancia di comando nel salone è incorniciata da sedute. La cucina si apre verso il pozzetto con una porta e una finestra incernierata. Il divano a poppa si affaccia sia sul mare aperto che sul pozzetto e nel salone entrano tanta luce ed aria. Mentre il motore è davvero

WALLYPOWER**50**

Il nuovo Wallypower50 è così flessibile e adattabile che può fungere da chaseboat, tender, day-cruiser, weekender di lusso o emozionante modello ad alte prestazioni. La new entry a motore del cantiere monegasco unisce il design open dei Wallytender con gli spazi più ampi del Wallypower58. La sua ricca lista di optional permette di configurarlo in base alle specifiche esigenze. Un armatore ama la prua verticale e le linee inimitabilmente audaci dei Wallypower? Quello stesso design è evidente nel profilo e nello scafo del nuovo Wallypower50, capace di unire gusto ed eleganza. Se invece si cerca la praticità dei Wallytender, nessun problema: l'aggiunta del parabordo integrato avvolgente assicura ulteriore robustezza e affidabilità.

RIVA **El-Iseo**

Dopo la presentazione del prototipo allo Yacht Club di Monaco, a settembre 2022, Riva El -Iseo è stato svelato in anteprima mondiale a Düsseldorf, a conclusione di un ciclo di test positivi. Il primo modello di Riva destinato al segmento E-Luxury è stato svelato nella sua versione ufficiale ed è pronto per la commercializzazione. Runabout di quasi 9 metri, Riva El-Iseo è dotato di un motore full electric ed un pacco batterie a litio ad alta intensità con una capacità 150 kWh è diviso in due blocchi indipendenti, e assicura prestazioni ottime in termini di velocità, accelerazione e navigazione. La velocità massima dichiarata è di 40 nodi; navigando alla velocità di crociera di 25 nodi si avrà un'autonomia di 25

AXOPAR **29**

Con la rielaborazione dell'Axopar 29, il cantiere "Adventure Boating" fa a sé stesso, e ai suoi clienti, un grande regalo per il suo 10° anniversario. A bordo troviamo aree di seduta e di relax più ampie, maggiore efficienza e opzioni di layout variabili. L'Axopar 29 sarà disponibile in tre versioni: Cross Cabin, Sun Top (nella foto) e Spyder. Axopar fa un passo avanti anche in termini di potenza, introducendo i motori Mercury Verado V10. La maggiore capacità di carburante a bordo comporta un aumento della potenza e un ampliamento dell'autonomia. La possibilità di personalizzare gli spazi (con mobili a seconda dell'utilizzo) e performance eccellenti, con velocità massime fino a 48 nodi, sono le grandi protagoniste.
Prezzo Sun Top version: da 57.800 euro

LE VENDITE DI DICEMBRE

+5,9%

111.136 immatricolazioni

Chiusura a lieto fine

L'ultimo mese dell'anno si è chiuso con il segno positivo (+5,9%), con il 2023 che ha visto 1.566.448 auto nuove immatricolate, ovvero circa 250.000 unità in più rispetto al 2022

Il risultato di dicembre è sempre positivo, anche se rispetto ai mesi precedenti il tasso di crescita è risultato inferiore, con un +5,9% contro il +20% di ottobre e il + 16,2% di novembre. Il mercato chiude comunque il 2023 a +19,0% con 1.566.448 auto nuove immatricolate, una crescita consistente con circa 250.000 unità in più rispetto al 1.316.773 del 2022, ma ancora indietro di oltre 350.000 vetture (-18,3%) rispetto al 2019.

Benzina in crescita del 28,3% nel 2023

Dall'analisi delle alimentazioni emerge che il motore a benzina ha segnato una crescita al 28,3% di quota (+0,8 punti) nel 2023, con il mese di dicembre che segna 1/4 delle immatricolazioni in più (+4,7 p.p.). Il diesel scende invece al 17,8% di quota nell'intero 2023 (-2,1 p.p.), con un dicembre in calo di quasi 5 punti al 15,6%. Il Gpl chiude il 2023 al 9,0%, in linea con la quota 2022 e con il risultato di dicembre. Le ibride guadagnano 2,1 punti e archiviano l'anno al 36,2% di share (35,2% in dicembre), con un 10,0% per le full hybrid e 26,2% per le mild hybrid. Le auto BEV, come anticipato, chiudono l'anno 2023 al 4,2% di share, mezzo punto in più del 2022 (6% nel solo dicembre), le PHEV retrocedono al 4,4% rispetto ad un anno fa (-0,7 p.p., 4,0% in dicembre).

Auto "geen" inferiori alle aspettative

Il 2023 non si è rivelato affatto incoraggiante per quanto riguarda la transizione energetica, visto che l'intero anno ha chiuso con le BEV ferme al 4,2% e le PHEV al 4,4%, numeri distanti dalle quote più elevate non solo dei Major Markets d'Europa ma anche di Paesi con Pil pro capite a parità di potere di acquisto inferiore rispetto all'Italia. Tale ritardo ha avuto conseguenze negative sulle emissioni medie di CO2 che, contrariamente al trend di riduzione imposto dalle norme europee, sono addirittura cresciute nell'intero 2023 a 119,5 g/Km (+0,7%).

Le auto ibride guadagnano 2,1 punti e archiviano l'anno al 36,2% (35,2% nel mese di dicembre). Le BEV chiudono invece l'anno al 4,2%

I numeri del mercato

Nella classifica assoluta spicca il secondo posto di Volkswagen T-Roc, con 3.490 unità immatricolate l'ultimo mese dell'anno scorso.

LA CLASSIFICA ASSOLUTA		
1	FIAT PANDA	6.992
2	VOLKSWAGEN T-ROC	3.490
3	RENAULT CAPTUR	3.198
4	LANCIA YPSILON	3.006
5	RENAULT CLIO	2.755
6	CITROËN C3	2.717
7	MG ZS	2.583
8	TOYOTA YARIS CROSS	2.572
9	DACIA SANDERO	2.261
10	PEUGEOT 2008	2.259

Continua il successo commerciale di MG, con la ZS che si posiziona al vertice delle auto a benzina. Tesla contina a dettar legge tra le elettriche

LA TOP TEN A BENZINA		
1	MG ZS	2.570
2	VOLKSWAGEN T-ROC	2.321
3	CITROËN C3	2.157
4	VOLKSWAGEN POLO	1.802
5	VOLKSWAGEN T-CROSS	1.775
6	JEEP AVENGER	1.493
7	PEUGEOT 208	1.274
8	TOYOTA AYGO X	1.217
9	PEUGEOT 2008	1.211
10	RENAULT CLIO	1.085

LA TOP TEN DIESEL		
1	FIAT 500X	1.189
2	VOLKSWAGEN T-ROC	1.169
3	PEUGEOT 2008	985
4	VOLKSWAGEN TIGUAN	980
5	MERCEDES GLA	795
6	JEEP RENEGADE	638
7	BMW X1	633
8	CITROËN C3	560
9	JEEP COMPASS	551
10	PEUGEOT 3008	471

LA TOP TEN ELETTRICHE		
1	TESLA MODEL Y	569
2	FIAT 500	566
3	AUDI Q4	424
4	SMART FORTWO	409
5	TESLA MODEL 3	359
6	JEEP AVENGER	302
7	RENAULT MEGANE	273
8	VOLKSWAGEN ID.4	266
9	PEUGEOT 208	222
10	BMW IX1	194

Toyota Yaris Cross al vertice del segmento B-SUV

Il 2023 è un anno di importanti risultati per il Gruppo Toyota: con oltre 102.000 immatricolazioni, raggiunge infatti una quota di mercato superiore al 6,5%. Grazie alle oltre 98.000 immatricolazioni, il marchio giapponese consolida invece la terza posizione nella classifica dei brand, con una quota del 6,3% e sale sul podio dei marchi più venduti ai privati. Di grande rilievo i risultati fatti registrare da Yaris Cross, prima classificata nel segmento B-SUV, che oggi rappresenta circa il 23% del mercato, con una quota del 9,6% (+0,8% rispetto al 2022) e oltre 34.000 immatricolazioni. Anche la recente introduzione di Aygo X ha contribuito agli ottimi risultati, registrando una quota del 7,6% nel segmento di riferimento. Il marchio Lexus chiude invece l'anno con oltre 3.700 immatricolazioni e una quota di mercato dell'1,3%. Con una gamma al 100% elettrificata ed una mix di circa il 35% di motorizzazioni Plug-in hybrid, Lexus si conferma particolarmente apprezzata dalla clientela privata, canale sul quale confluiscono oltre il 50% delle immatricolazioni.

Un altro record per **Lancia Ypsilon**

Con 44.743 immatricolazioni (+9% rispetto al 2022), Lancia Ypsilon continua a raccogliere grandi consensi, essendo la terza vettura più venduta in assoluto sul mercato italiano e il secondo modello più venduto di Stellantis; con il 14,9% di quota, ha raggiunto anche la seconda miglior quota della sua storia nel segmento B. Sempre all'interno di questo segmento, **Lancia Ypsilon è anche il modello ibrido più venduto** con 39.683 immatricolazioni ed una quota del 46,9%, con quasi una vettura ogni due. Mentre con 4.982 unità e una quota del 9,7%, la versione Ecochic Gpl è il terzo modello più venduto del segmento B alimentato a Gpl. In 39 anni di vita, quattro generazioni e 37 serie speciali, la fashion city car di casa Lancia è stata venduta in più di tre milioni di unità.

Renault cresce nei volumi e nella quota di mercato

La Casa francese archivia il 2023 registrando una crescita sia in termini di volumi, con 80.963 unità immatricolate (autovetture), ossia +36% rispetto al 2022, che di quota di mercato, con il 5,2%. Risultati sostenuti anche dal successo dei nuovi prodotti: la nuova Clio che si è subito posizionata sul podio del suo segmento. **Renault è in cima alla classifica** del mercato elettrico a privati, con 2.907 immatricolazioni ed una quota del 9,2%. In particolare, Megane E-Tech Electric e Twingo E-Tech Electric si posizionano nella top ten dei veicoli più venduti a privati (autovetture), rispettivamente con 1.420 e 1.345 unità. Alla fine del 2023, la Casa della Losanga ha inoltre raggiunto una quota di mercato del 4% nel segmento C. Raffaele Fusilli, A.D. Renault Italia (nella foto sopra) ha dichiarato: "Nel 2024 proseguiremo in questa direzione, con il lancio di tanti nuovi prodotti tra cui Scenic E-tech Electric, Rafale e R5 E-tech Electric".

Il miglior risultato di sempre per **DS**

Con oltre 7.200 immatricolazioni, **DS Automobilies ha chiuso il 2023 con il miglior risultato di sempre** per quanto riguarda i volumi, migliorando di oltre 1.000 unità il dato del 2023. Un risultato importante, che porta l'Italia ad essere il secondo mercato per DS a livello global, in termini di unità vendute. La quota di mercato si consolida invece allo 0,45% nelle Passenger Cars e registra una performance da non sottovalutare per DS 7, che ha incrementato le vendite del 40% rispetto al 2022. Oltre che in virtù del favorevole rapporto qualità/prezzo, il successo di DS deriva anche dal programma esclusivo Only You, che offre ai clienti un bouquet di servizi dedicati ed esperienze di livello premium. Nel 2023, per la prima volta in Europa, DS ha poi integrato ChatGPT nel sistema di infotainment.

ANALISI

Il segreto di un successo

I 2023 si è concluso con risultati davvero importanti per il mercato italiano: Dacia è il brand preferito dai clienti privati. Con la cifra record di 80.967 immatricolazioni a clienti privati, la Casa raggiunge una quota di mercato pari al 9,2%.

Sopra, l'attuale gamma, composta da Duster, Jogger, Sandero e l'elettrica Spring. A destra, i responsabili della comunicazione Dacia Italia: Rosa Sangiovanni,

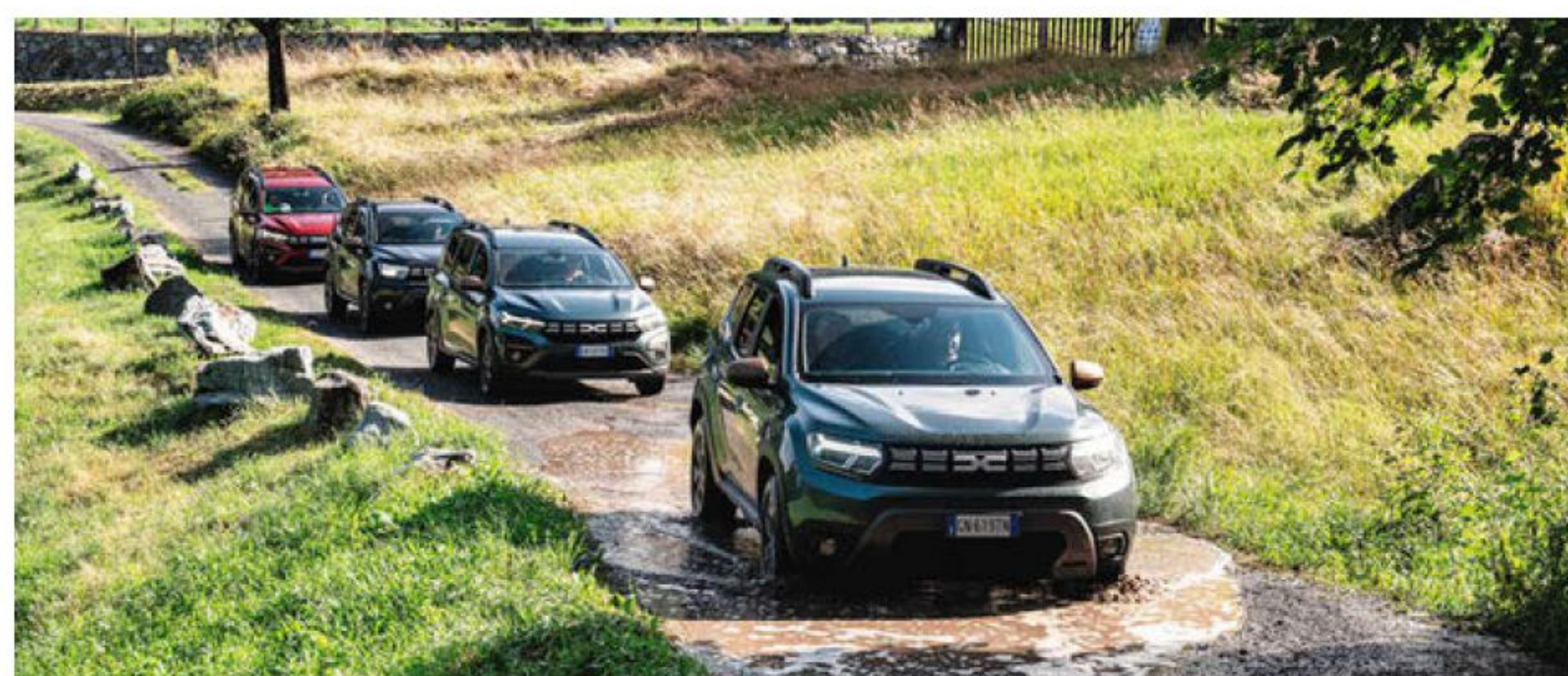
Ai vertici del mercato

Con il claim "Value for Money", Dacia si è fatta conoscere nel mondo dell'auto grazie al suo rapporto qualità-prezzo, capace di far impallidire la concorrenza. I nuovi modelli evidenziano una qualità costruttiva sempre migliore, dimostrando una continua evoluzione e di essere sempre al passo con i tempi e le mode. Il brand è riuscito consolidare di anno in anno una strategia ed un prodotto che hanno portato un numero sempre maggiore di contratti firmati. I clienti dimostrano di apprezzare i modelli Dacia grazie anche alla possibilità di scegliere il GPL, una soluzione molto cara al popolo italiano. Si tratta di un'opzione disponibile per tutti i tre modelli termici in gamma. Non è un caso che l'anno passato ben 2 Dacia su 3 immatricolate in Italia fossero a GPL, nel 2018 la percentuale era 1 su 4. L'accoppiata con il motore turbo di 1.000 cc offre una potenza di 100 CV che ben combina prestazioni e consumi.

Le protagoniste

La più venduta della gamma Dacia è la piccola Sandero: da sola raggiunge il 55% delle vendite totali del brand nel nostro Paese. E poi come non parlare dell'iconico Duster che ha conquistato il 3° posto delle vetture di segmento B vendute a privati? Clienti che sono in trepidante attesa di conoscere e toccare con mano la terza e nuova generazione di Duster. Il nuovo modello, che segna un ulteriore balzo in avanti in termini di dotazioni e con le motorizzazioni elettrificate, è diventato ancora più green ed appetibile. In arrivo nel corso del prossimo mese di maggio, sarà ordinabile già da marzo con prezzi che partono da 19.700 euro.

Qualità alta – prezzo basso

Nelle grandi città come Milano ci si trova molto spesso faccia a faccia con auto lussuose e molto costose, capaci di far girare le teste di noi appassionati. Tuttavia, guardando alla "normalità" e alle auto da usare quotidianamente, è inutile negare che di Dacia se ne vedono tante, tantissime. Facendo caso alle auto parcheggiate lungo le strade o a quelle che mi trovo intorno al semaforo, le Dacia sono una costante presenza. Credo che il successo di questo brand si possa riassumere con una sola parola: sostanza. Le Dacia sono vetture che non si perdono in utili fronzoli, soprattutto per quanto riguarda gli interni, che si mostrano tanto semplici quanto funzionali e completi. I motori hanno recentemente adottato l'elettrificazione e questo ha permesso di raccogliere nuovi consensi tra i clienti più esigenti. Dacia è quindi stata in grado di costruire un prodotto pensato per essere completo sotto ogni aspetto. A bordo c'è tutto quello di cui abbiamo bisogno, quello che manca è il superfluo. Oggi siamo abituati ad entrare in auto con abitacoli degni di un film di fantascienza: sistemi di infotainment super tecnologici e super complicati, schermi sparsi ovunque e spesso si perde di vista quello che è veramente necessario ed indispensabile. Queste scelte hanno portato alla creazione di un prodotto valido e di qualità, che ha anche un costo di produzione decisamente basso. Un traguardo raggiunto grazie all'aiuto che viene da "mamma Renault" che fornisce i motori e le tecnologie, permettendo così di abbattere i costi. Naturalmente il mercato offre auto più avanzate tecnologicamente, e anche più ricercate sotto alcuni aspetti, ma i prezzi d'acquisto sono molto, molto, più alti rispetto ai pari modelli firmati Dacia. A

Alfa Romeo Alfetta GT

La coupé di Arese realizzata sulla base dell'Alfetta compie 50 anni. Ripercorriamone la storia e l'evoluzione

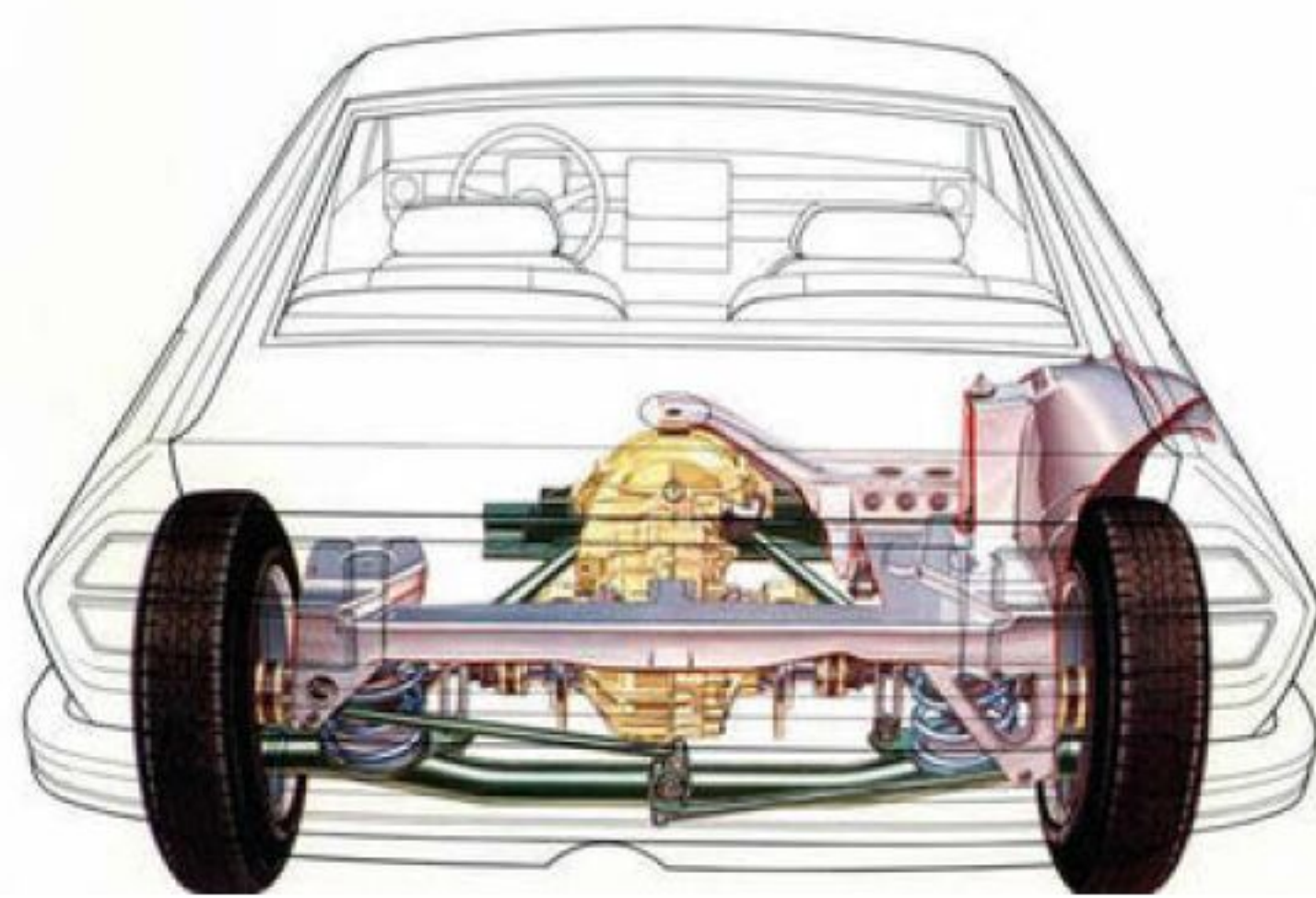
Il compito di dar forma alla versione coupé dell'Alfetta viene affidato a **Giorgetto Giugiaro** con l'obiettivo di replicare il successo a suo tempo ottenuto dalla Giulia GT.

Il layout meccanico prevede **ponte posteriore di tipo De Dion**, cambio alloggiato al retrotreno, mentre l'abitacolo deve ospitare 4 passeggeri, il bagagliaio sufficientemente capiente e l'altezza non più di 10 cm inferiore rispetto alla berlina.

Si rivela molto utile l'esperienza maturata da Giugiaro con il prototipo **Iguana del 1969**, realizzato però partendo dalla base dell'Alfa Romeo 33.

Il progetto viene affidato anche al **Centro Stile dell'Alfa Romeo**, anche se alla fine il management preferisce la proposta di Giugiaro.

Nel luglio del 1971 viene approvata la soluzione definitiva, anche in virtù degli ottimi risultati ottenuti in galleria del vento.

L'interno, approvato nella primavera del 1971, è invece frutto del lavoro del Centro Stile interno, che propone l'apprezzata soluzione del tachimetro sopra il piantone di sterzo e il resto della strumentazione in posizione centrale.

La presentazione ufficiale dell'Alfetta GT avviene a Fonteblanda, una frazione di Orbetello in provincia di Grosseto, nel giugno del 1974 con un generale apprezzamento dei presenti.

Il motore è lo stesso **4 cilindri di 1.799 cc** dell'Alfetta berlina, quindi capace di una potenza massima di **122 CV a 5.500 giri**, quanto basta per consentire alla coupé del Biscione di raggiungere una **velocità massima di 180 km/h**.

Già nel 1975 l'Alfetta GT viene leggermente modificata nella meccanica e dai 122 CV a 5.500 giri, si passa a 118 CV a 5.300 giri. L'anno successivo debuttano una versione di attacco, con motore **1.6 da 109 CV** (che uscirà di produzione nel 1980) e allestimento semplificato, e la GTV (GTS sul mercato inglese) con motore due litri.

Nel 1980 debutta la seconda serie, proposta sia con in versione **2.000 cc** con il classico 4 cilindri bialbero, sia in versione **2.500 cc con il 6 cilindri a V** progettato da Giuseppe Busso e già montato sull'Alfa 6 del 1979.

Le linee di produzione saranno fermate nel 1986, con una produzione di 136.275 esemplari fra le varie versioni presentate nel corso degli anni. A